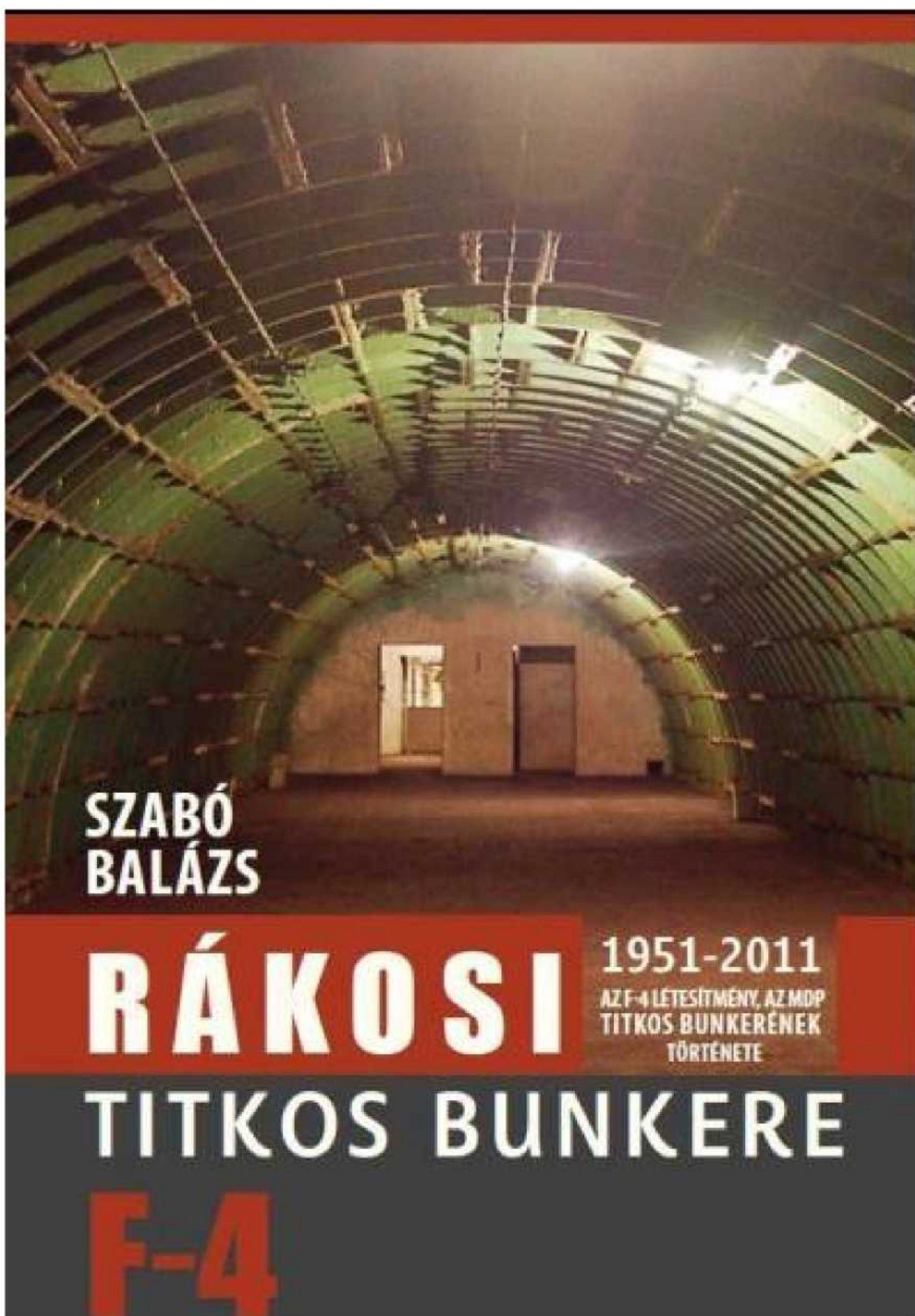

SZABÓ
BALÁZS
RÁKOSI
1951-2011
AZ F-4 LÉTESÍTMÉNY, AZ MDP
TITKOS BUNKERÉNEK
TÖRTÉNETE
TITKOS BUNKERE
F-4



2014-ben **70** éves a
SZIKLAKÓRHÁZ ATOMBUNKER

*A **háború** és a **diktatúra** igazi arca, a **béke** és **emberség** értéke.*





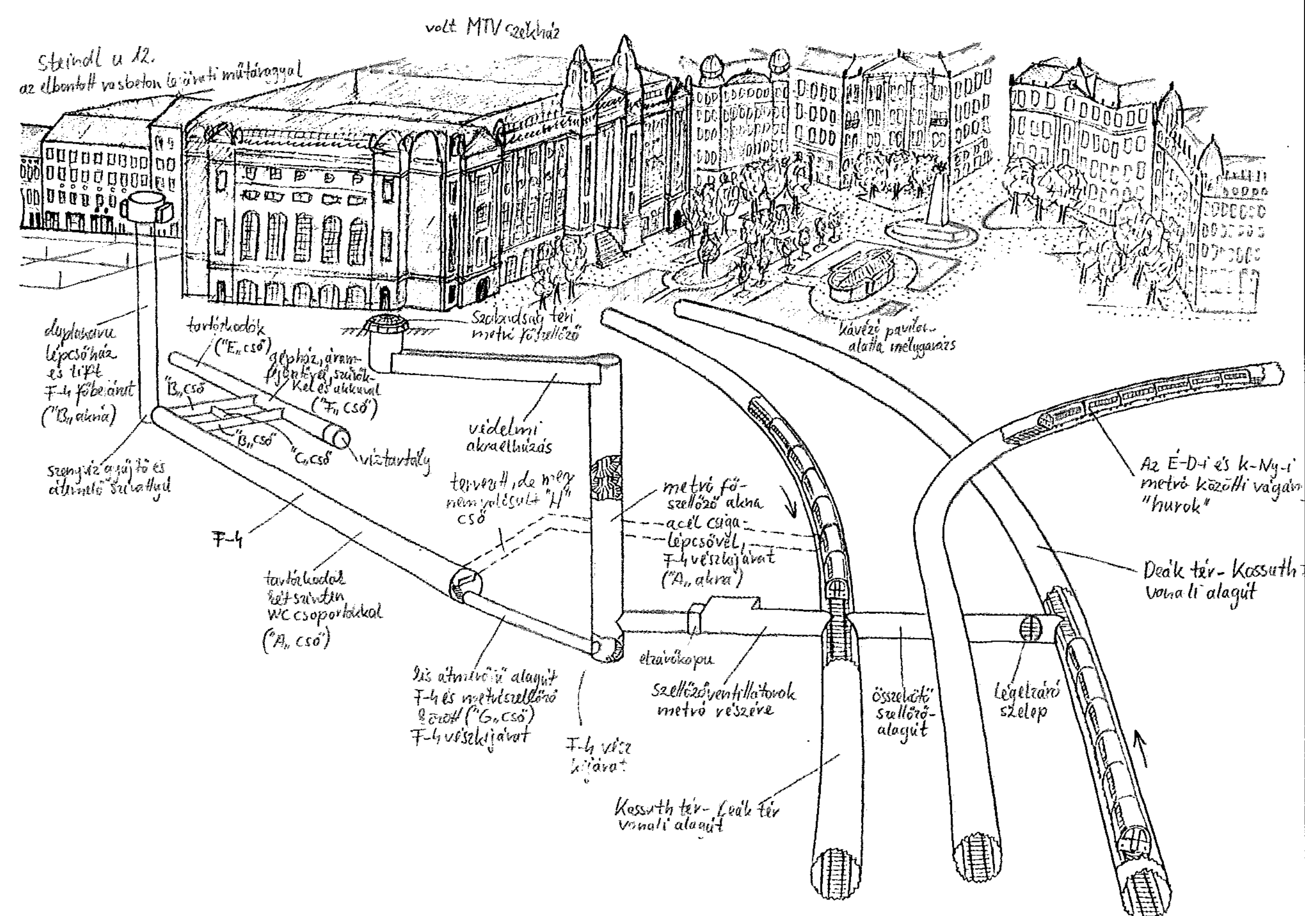
Nyitva minden nap 10-20-ig. • Tel.: +36 70 7 01 01 01
Budapest, I. Lovas út 4/c • www.sziklakorhaz.eu

SZABÓ BALÁZS

X 236213

RÁKOSI TITKOS BUNKERE

1951-2011
AZ F-4 LÉTESÍTMÉNY, AZ MDP TITKOS BUNKERÉNEK TÖRTÉNETE



F-4

MMXIII

Ez a kötet ingyenesen jutott el a könyvtárba
a Nemzeti Kulturális Alap
könyvtámogatási programja keretében.
2016

nka

Rákosi titkos bunkere. Az F-4 létesítmény, az MDP titkos bunkerének története 1951-2011.
Írta és szerkesztette: Szabó Balázs
Lektorálták: Steyer Ferenc okl. gépészmérnök, Erdős Kristóf történész-muzeológus
Korrektor: Sas László
Tördelőszerkesztő: Baróthy Andrea
A borító Baróthy Andrea munkája.
A borítón a létesítmény egyik tartózkodójának felső szintje látható.

Copyright © 2013 Szabó Balázs
Minden jog fenntartva.

*A könyv egésze és részei szerzői jogvédelem alatt állnak.
A szövegek és képek sem részben, sem egészben nem használhatók fel más célra,
nem másolhatók, sokszorosíthatók, megoszthatók.
Bármilyen felhasználáshoz – beleértve az elektronikus vagy mechanikus adattároló
rendszerben rögzítést – a kiadó és a szerző írásos engedélye szükséges.*



nka
Nemzeti Kulturális Alap



ISBN 978-963-08-7394-9

Kiadja: Sziklakórház Kulturális Közhasznú Nonprofit Kft.
Felelős kiadó: A Sziklakórház Kft. ügyvezető igazgatója
Web: www.sziklakorhaz.hu
e-mail: info@sziklakorhaz.hu
Első kiadás
Készült: 500 példányban
Formátum: B5
Nyomdai munkálatok: Realprint

X236273

*Szüleimnek és feleségemnek,
akik támogattak és segítettek…*

TARTALOMJEGYZÉK

Előszó 5
Bevezetés 7
Az objektum elnevezése 8
A megbízó, a megbízás, helyszínválasztás 8
Az Államvédelmi Hatóság szerepe 12
Tervezés 13
Kivitelezés 20
A félkész objektum 27
Tervezett, de nem megvalósult objektum kialakítása és üzemeltetése 29
A Politikai Bizottság ülésének jegyzőkönyve 36
Az építési munkálatok szüneteltetése, állagmegóvás 40
Funkcióváltás 43
A befejezett objektum 47
Titkos? Vagy mégsem titkos? 49
A főbejárati épület átépítése, az objektum főbejáratának elbontása 53
Bérbeadása 54

ELŐSZÓ

Ön egy olyan könyvet tart a kezében, amely hazánk talán legsötétebb korszakában készült és az akkori kor egyik legtitkosabb építményét mutatja be. Az F-4-es objektum alapítása Rákosi Mátyás a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) fő-, majd első titkára, 1952–53-ban a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának elnöke nevéhez kötődik. Ez a korszak Magyarországon a kommunista állami terror időszaka volt, amelyre az atomháború fenyegető árnyéka borult. A hidegháború idején hatalmas méretű fegyverkezési verseny indult a Szovjetunió és az Amerikai Egyesült Államok (USA) között, szövetségeseik támogatásával. 1949-ben a szovjetek is végrehajtották az első atomrobbantást, és 1952-ben a neves magyar származású Nobel-díjas tudós Teller Ede jóvoltából az USA előállította az első hidrogénbombát. A fegyverkezés mindig magával hozza a védekezés lehetőségeinek és eszközeinek kidolgozását. Mindkét táborban megindult az atomfenyegetés elleni védelmi rendszerek kiépítése.

Az atomfegyverkezés hatására indult meg az F-4-es bunker építése is, amely Budapest belvárosa alatt atombiztos mélységben helyezkedik el. Célja atomtámadás esetére a párt- és állami vezetők életének megóvása, atomveszély esetén a vezetők, a parlament tagjai számára ideiglenes munkahelyek megteremtése.

Az, hogy a bunker megépítése és léte oly sokáig a társadalom nagy része előtt teljesen titokban maradt, a korabeli állambiztonsági munka „hatékonyságát" mutatja.

Az építkezés közel tíz éven át zajlott, kisebb-nagyobb megszakításokkal. A kor színvonalán túl mutató műszaki megoldások a magyar építészeti és mérnöki teljesítményt dicsérik.

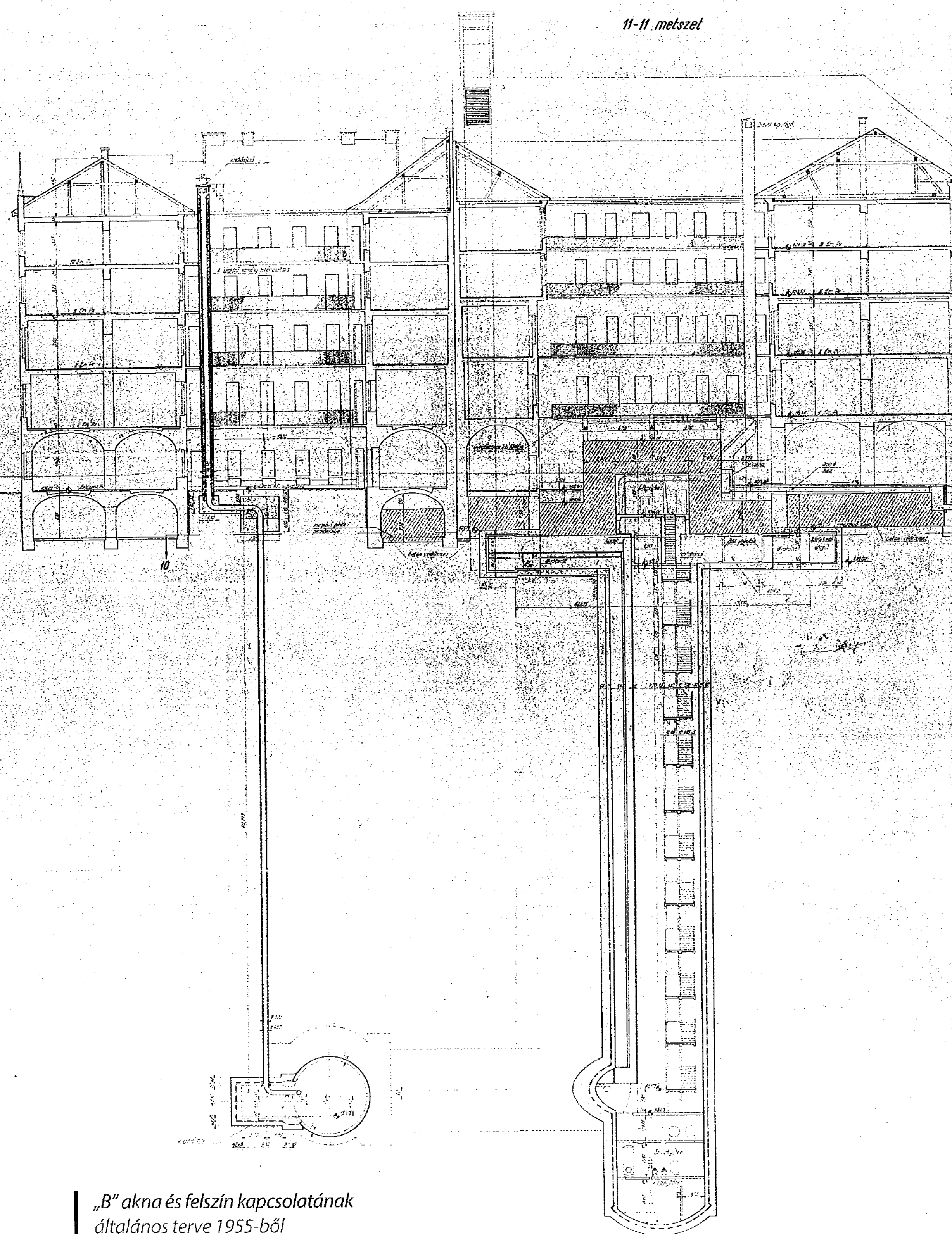
Kérdés az, hogy mire is használható ma az a védelmi létesítmény, amelyre oly sok pénzt költöttek, és amit azután – szerencsére – soha nem kellett a kiválasztottaknak elfoglalni. Talán legcélszerűbb lenne egy történeti kiállítás vagy múzeum kialakítása, amely megőrizné az utókor számára mind a politikai elnyomás légkörét, mind a kor színvonalát messze meghaladó műszaki és építészeti megoldásokat.

A szerzőt dicséri, hogy hosszú évek kitartó kutatómunkája eredményeként egy képekkel, műszaki rajzokkal gazdagon illusztrált, és a tényekre alapozott könyvet készített számunkra.

Mindenkinek ajánlom ezt a művet, kiváltképpen a korszak történelmével foglalkozó kutatóknak, tudósoknak, történészeknek és természetesen azon műszaki szakembereknek, mérnököknek, akiket a korabeli műszaki bravúrok érdekelnek. Jól felhasználható a könyv az egyetemek és főiskolák történelemmel és biztonságpolitikával foglalkozó hallgatói számára is.

Budapest, 2013. október 30.

DR. BODA JÓZSEF
VEZÉRŐRNAGY
A HADTUDOMÁNYOK DOKTORA
A NEMZETBIZTONSÁGI SZAKSZOLGÁLAT FŐIGAZGATÓJA



„B" akna és felszín kapcsolatának általános terve 1955-ből

BEVEZETÉS

Kevesen tudják, hogy a 2-es metrón a Kossuth térről a Deák Ferenc tér felé utazva, körülbelül félúton jobbra, a metró vonali alagútból nyílik az ország egyik – egykor – szigorúan titkos földalatti óvóhelye. E könyv az F-4 földalatti óvóhely részletes bemutatása fotókkal, dokumentumokkal, tervekkel és műszaki jellemzőkkel.

Először egyetemista koromban egy éjszakába nyúló beszélgetés során hallottam róla a Polgári Védelemtől (PV) nyugdíjba ment Ullrich Rudolftól. Akkor ez számomra még csak egy távoli, elérhetetlen legenda volt. Azután közel 10 évvel ezelőtt a legenda valósággá vált, lehetőséget kaptam, hogy lemehessek az objektumba. Egy éjszaka a Deák téri metróállomásról indulva fedeztük fel ezt az igen mélyen fekvő, a hidegháborúban az egész országot terrorizáló szervezet számára épült létesítményt. Az élmény szinte sokkoló volt. Elképzeltem, amint egy mozgósítás során a kiválasztott emberek oda betelepülnek és elkezdik a munkát.

Mint mérnök, érdekesnek találtam a történetét. Számtalan cikket megvizsgálva azt tapasztaltam, hogy jelentős részük hiteltelen, torzított vagy teljesen hamis információkat tartalmazott. Ezért belekezdtem a létesítmény történetének kutatásába.

Hosszú évek alatt tudatos és véletlenszerű kutatások során állt össze a története. Sokan azt állították, hogy a dokumentumokat megsemmisítették, azok elvesztek, vagy nem is készültek el. Azonban már több hasonló kutatásomból tudtam, hogy biztosan megvannak, hiszen egy ilyen komoly létesítményt (műtárgyat) megépíteni csak mérnökök, szakemberek által részletesen kidolgozott tervekből lehetséges. Mindössze „csak" meg kell azokat találni. Soha sem felejtem el, amikor a Hadtörténelmi Levéltárban sok más kérés miatt várni kényszerültem, és fáradtan elkezdtem lapozni a fondjegyzéket. Véletlenül az egyik lapon megpillantottam: „F-4 létesítmény". Felcsillant a szemem és a lehető legközelebbi időpontra kikértem az anyagot. Szinte a teljes iratanyagát és tervállományát megtaláltam.

Az objektumnak hányattatott sorsa volt, eredeti funkcióját soha sem töltötte be, mindössze készenlétben volt. Szerencsére nem volt szükség rá legújabb történelmünk során, nem érte Magyarországot (atom)támadás. Ennek a létesítménynek érdekessége a megépítésének történetében, műszaki paramétereiben, kialakításában és elhelyezkedésében rejlik.

Sajnos ma már a létesítmény igen rossz állapotban van, fenntartásáról hiányosan gondoskodtak. Remélem, hogy a jövőben hasznosítják, és nem romlik tovább az állapota. Egy ilyen fontos és nagy költséggel létrehozott objektumot meg kellene őrizni az utókornak. Bízom abban, hogy e könyv felhívja a figyelmet erre a különleges és sok lehetőséget rejtő létesítményre.

Kellemes időtöltést kívánok!

Budapest, 2012. április 15.

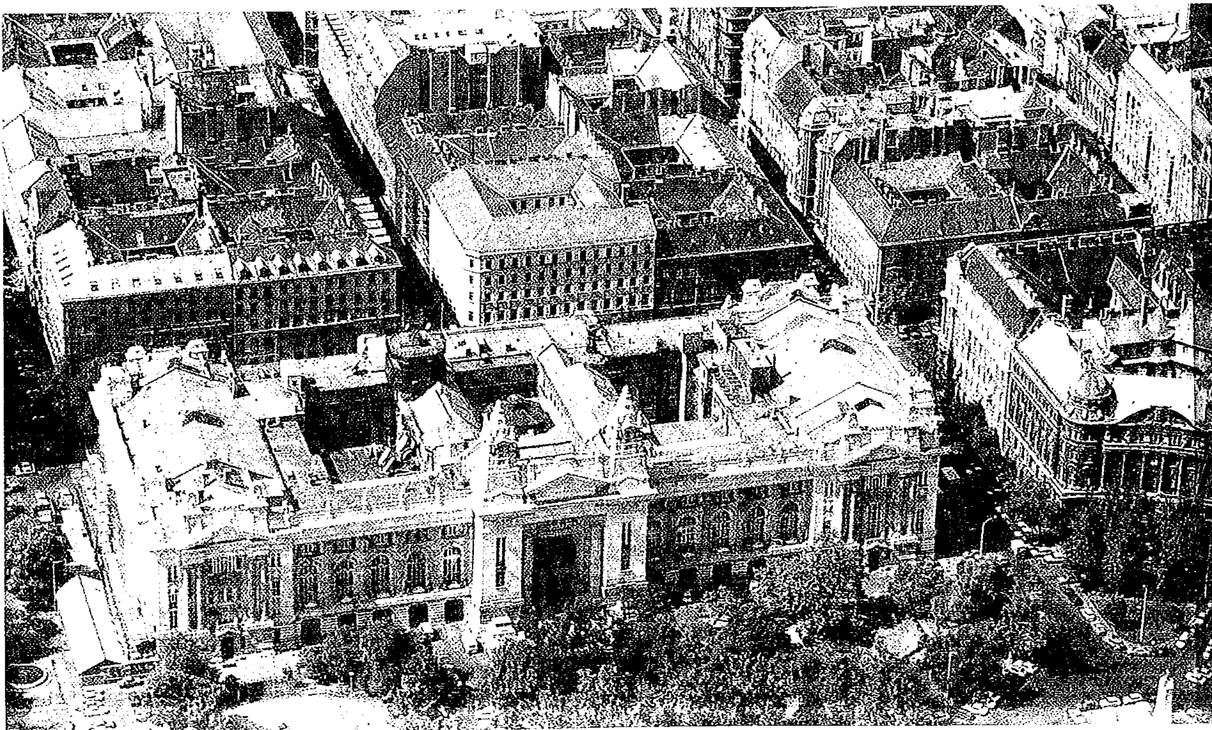
SZABÓ BALÁZS
OKL. ÉPÍTŐMÉRNÖK, STATIKUS
OKL. MÉRNÖKTANÁR, EGYETEMI ÓRAADÓ
ÉPÍTÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET ÉRDEMÉREM-DÍJAS

AZ OBJEKTUM ELNEVEZÉSE

A létesítmény elnevezése nem titkos jelszám, melyet a hasonló hazai objektumok (pl. Sziklakórház, Diósgyőri ágyúgyár óvóhelye, egyéb földalatti vezetési pontok) titkosítására és védelmére hoztak létre, hanem a Földalatti Gyorsvasút (most metró néven ismert) négyes számú munkaterületéről kapta a nevét. Az építmény hányatatott sorsa is közrejátszott abban, hogy ez a név rajta ragadt és azóta sem kapott újat. Elnevezése mindmáig él, valamennyi nyilvántartásban így szerepel a bunker.

A MEGBÍZÓ, A MEGBÍZÁS, HELYSZÍNVÁLASZTÁS

Az objektum építésére a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőség (MDP KV) Pártgazdasági Osztálya adott utasítást 1951. december 28-án. Bár Budapesten akkor már volt hasonló létesítmény, de az a II. világháború alatt ismertté vált az ellenséges erők számára. Igény volt egy új titkos földalatti óvóhely kialakítására. Céljuk volt, hogy a pártvezetésnek – élén Rákosi Mátyásnak is – háborús helyzetben védelmet nyújtson, menekülési utat biztosítson. Budapesten maradó állományuk részére biztonságos óvóhelyi és egyben irodai elhelyezést akartak kialakítani, mélyen a föld alatt, ahonnan az ország és a párt irányítása mindenkor (akár atomtámadás után is) megoldott lehetett.



A Szabadság tér és környezete a tér átépítése előtt

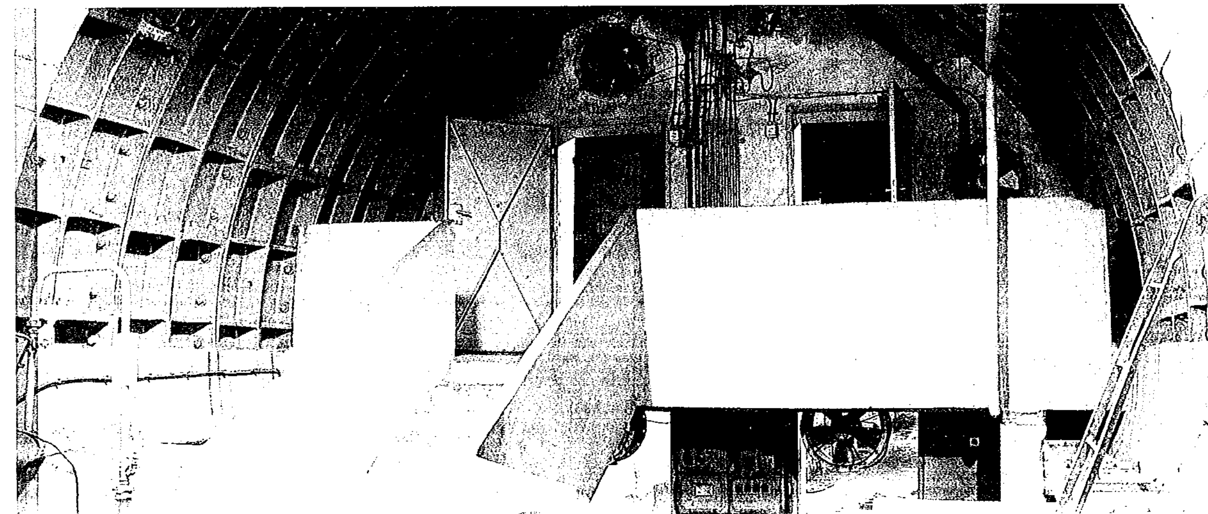


A Steindl utca épület homlokzata 2005-ben az átépítés előtt

Azért esett erre a területre a választás, mivel az '50-es években a felszínen helyezkedett el több kiemelten fontos intézmény is. Közvetlenül az érintett háztömbben, az Akadémia utca 17. szám alatt volt a pártközpont, Rákosi Mátyás irodájával. 1956-ig a Beloiannisz (ma Zoltán) és az Árpád (ma Steindl) utca közötti házak mind a pártapparátus kezelésében voltak. 1956 novembere után a hírszerzés az Árpád utca 8. szám alatti épületbe költözött. Innen az Akadémia utca 17. szám alá tették át központjukat, amely egészen az 1980-as évek elejéig székhelyükül szolgált.

A fent említett háztömb akkor a párt kezelésében volt, így többek között a létesítmény főbejárati, a Zoltán utca 12. szám alatti épülete is.

Ezért a lejárati folyosókat az Árpád utca 10-ből és a Nándor utca 28-ból a pincéken keresztül tervezték megvalósítani, az Árpád utca 12-ben lévő főbejárat aknájához.

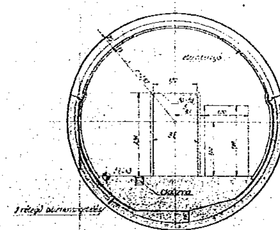


Az objektum egyik elosztótere

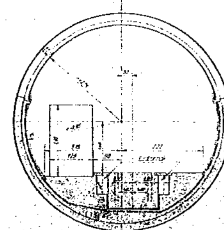


SZTE ... Könyvtár SZEGED 2.

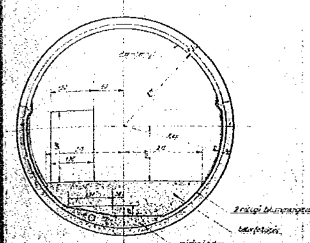
A metszet



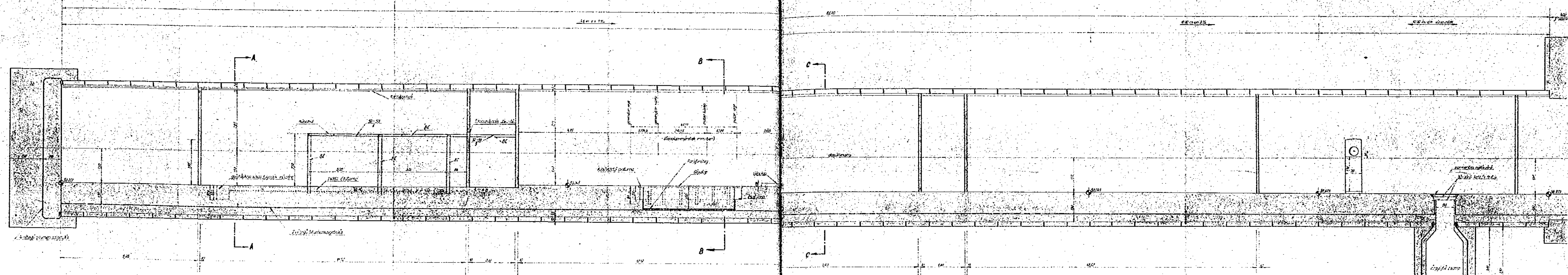
B metszet



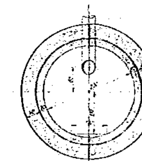
C metszet



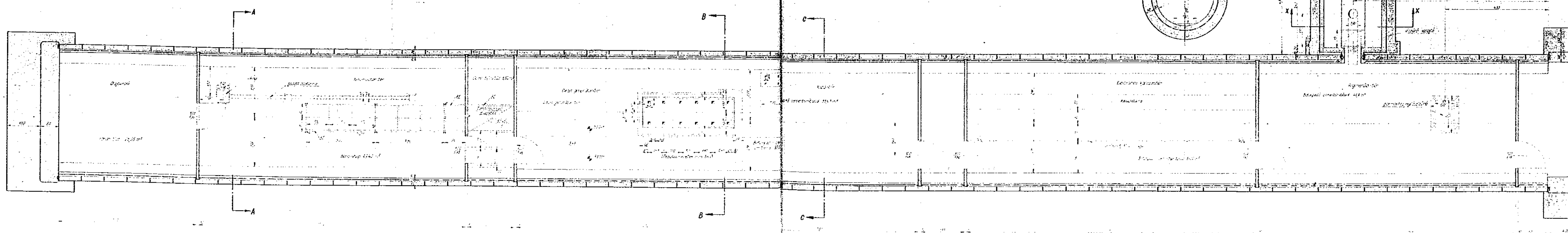
Függőleges metszet



X metszet



Vízszintes metszet

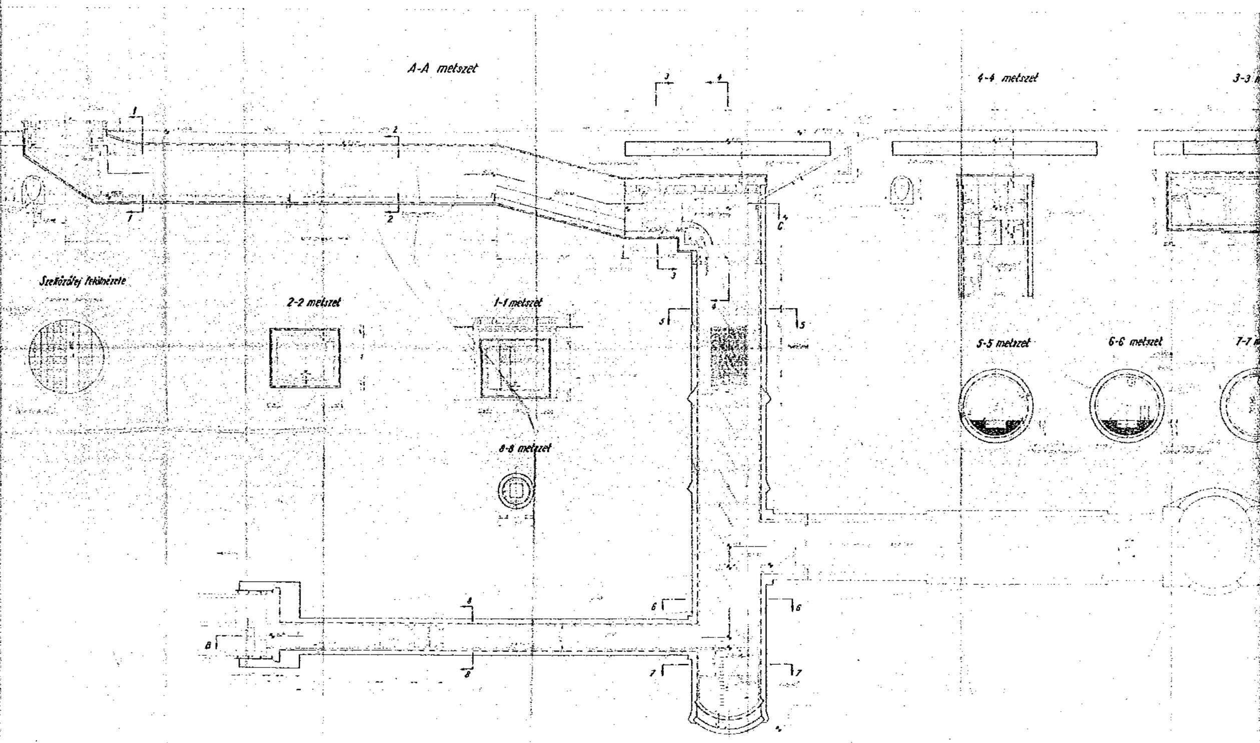


A létesítmény tervezett általános alaprajzai és metszetei 1955-ből

AZ ÁLLAMVÉDELMI HATÓSÁG SZEREPE

Érdekes és figyelemfelkeltő, hogy napfényre kerültek olyan dokumentumok, miszerint az Államvédelmi Hatóság (ÁVH) saját személyi állománya védelmére hasonló létesítmény építését látta szükségesnek 1952 nyarán. Ezeket a leírásokat részletesen taglalják azok a tanulmányok, melyek az állami elnyomó apparátus új székházának és ahhoz kapcsolódó óvóhely helyének kijelöléséről szóltak. Ezekből egyértelműen körvonalazódik egy, az F-4 objektummal technikailag és konstrukciósan szinte teljesen megegyező, azonos méretű és alaprajzi kialakítású, a metróhoz ugyanúgy csatlakozó mélyépítésű bunker. Arról nincs információnk, hogy épült-e valóban hasonló létesítmény a részükre. Egyébként az MDP számára tervezett létesítmény védelméért és biztonságáért mindenképpen az ÁVH felelt volna.

Az „A" akna felszíni elhúzásának terve 1955-ből



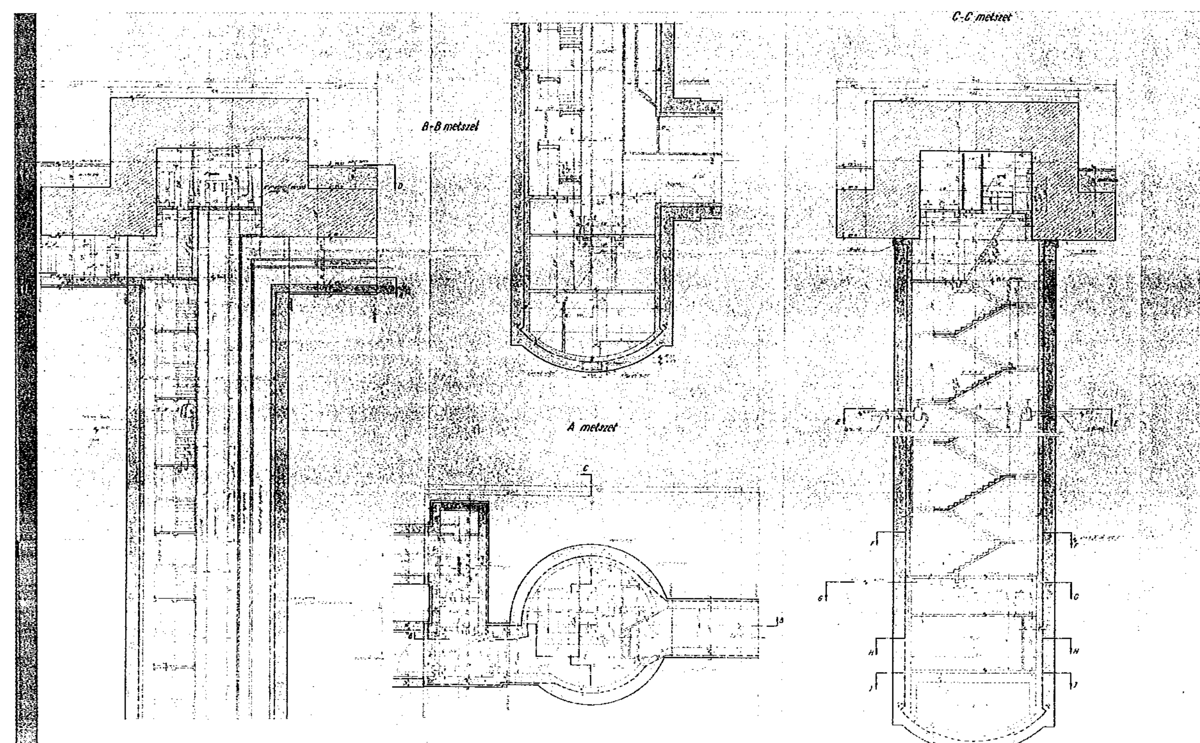
TERVEZÉS

A tervezéssel – érthetően – akkor a Földalatti Vasút Tervező Vállalatot (FÖVATERV) bízták meg. Három tanulmánytervet készítettek, ezek közül a II. számút az UVATERV (Út-, Vasúttervező Vállalat) dolgozta ki kiviteli terv szintre. Ekkor már a megbízó a KPM, azaz a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium volt. A tervezési utasítást egy 1952. május 31-én kelt levélben Prieszol József miniszterhelyettestől kapta az UVATERV. A II. számú tanulmány szerint az Árpád utca 12. számú ház udvarán helyezték volna el a kazánfüst- és kipufogógáz kéményt, az Árpád utca 8. számú ház hátsó, sarki kis világítóudvarában (lichthof) az I. számú szellőző tornyot, a Nándor utca 28. számú ház hátsó sarki világítóudvarában a II. számú szellőzőtornyot. Továbbá a Zoltán utca 13. számú ház udvarában lett volna még egy szellőzőtorony.

1953-ban a FÖVATERV készítette el a létesítmény vízszigetelési terveit. A FÖVATERV megszűnésekor, 1954-ben minden iratanyagát, köztük az F-4 terveit is az UVATERV vette át. Sajnos ma már a kiviteli tervek jelentős része nem lelhető fel, mivel a ma is létező UVATERV-nél azok már nincsenek meg.

Mivel az építés sürgős volt, így a kivitelezés a tervezéssel egy időben folyt. A tervszállítás folyamatos volt. A tervezők külön irodában, elzártan, titokban dolgoztak és csak külön engedéllyel lehetett hozzájuk belépni. Csak alaposan ellenőrzött, megbízható emberek dolgozhattak a terveken.

A „B" akna és felszíni csarnok általános szerkezeti terve 1955-ből



VII/5 osztály. Szigoruan titkos. 8

J e l e n t é s
áv. alezredes elvtárs részére.

Ovóhely létesitésével kapcsolatban a következő tájékoztató adatokat jelentem:

Általános szempont:

Helyes az az elgondolás, hogy csatlakozunk a földalatti vasutépitéshez, tekintettel arra, hogy ott már folyik egy ilyen jellegü épitkezés, továbbá biztositva van egy már meglévő akna, illetve feljárat, valamint második kijárat.

Ez a körülmény azonban csak pesti viszonylatban állja meg a helyét, ugyanis Pesten nincsen olyan természetes adottság, óvóhelyre, mint Budán, mivel sik terület. Itt tehát csatlakozunk a földalatti vasuthoz, helyes, mert ennek a mélysége egyben biztositja a kb. 2.ooo.- kg-os bomba elleni teljes védettséget.

Budán azonban sem a földalatti vasuthoz való csatlakozás, valamint az ezzel járó előnyök sem indokoltak, mivel ott sokkal jobb természeti adottságokat lehet találni, tekintve, hogy hegyes vidék. Ami felhasználható a földalatti vasuttal való együttmüködés szempontjából, az legfeljebb a müszaki apparátus, ami igénybevehető a vállalat részéről. Mindezen felül a budai oldal későbben készül el és nem történik olyan müszaki megoldás, ami a budai részt vizmentessé képezné ki, illetve ami a lejáratokat vizzel történő elárasztás esetén megvédené. /Pesten ez készül./

Lehetőségek Pesten:

Adva van egy kb. 25o személyes óvóhely, gépészettel és mellékhelyiségekkel önállóan felszerelve. Megfelelő méretü szobáknak kiképezve, egy főre 3, illetve 2 m2-nyi alapterülettel. Az óvóhely átmérője és müszaki megoldása azonos a földalatti vasutéval. A létesitmény hossza a funkcionáló részben kb. 17o m., a gépészeti rész 4o m., az üzemanyag tároló rész 2o m. Lejárat lift megoldással. Elkészitésének költsége 3o-35 millió ft.

Fenti létesitmény elkészitésének ideje: előzetes müszaki tervekre 3 hónap, mélyépitési munkálatokra a tervezéstől számitva kb. 12 hónap, gépészeti munkák beszerelésére a mélyépitési munkák elvégzése után, kb. 4-5 hónap. Ehhez hozzá kell számitani a különböző jóváhagyásokra és tervfelülvizsgálatokra ugyancsak néhány hónapot. Igy durván az elkészités ideje kb. 2 év. Ez abban az esetben tartható, ha a müszaki feltételek megvannak, vagyis az anyag, munkaerő, gépi berendezések szállitása biztositva van.

Fenti objektum megépitésére alkalmas: A Kossuth Lajos téri aknától /Rákoczi szobornál/ elindulva a parlament északi oldalával szemben lévő háztömb, vagy még északabbra lévő üres telekrész. /Az előbb emlitett háztömb és a Hatóság központja közötti terület./ A megoldás olyan lenne, hogy a kb. 23o m. hosszu létesitmény megfelelő mélységben elkészitve egy k bb közlekedő folyosóval folytatódna és csatlakozna a központi épülethez, vagy pedig a fentemlitett háztömb udvarán érne ki

./.

és függőleges aknával lejáratot képezne. Az épületből a tényleges óvóhelyhez vezető közlekedőfolyosó /a központi épülethez történő csatlakozás esetén/ bombabiztosan lenne kiképezve.

Lehetőségek Budán:

Legalkalmasabbnak látszik a Vérmező közepén lévő akna összekötése a Duna irányában az Attila u. valamelyik épülete alá történő egyidejü csatlakozással. Itt azonban nem az a rendszerü épitkezés folyik, mint Pesten, mivel mások a talajviszonyok, hanem egész egyszerü bányászati megoldással.

Ez a megoldás a bevezetésben emlitettek figyelembevételével nem előnyös, mert ezzel a müszaki lehetőséggel értékesebb óvóhelyet lehet épiteni, bárhol a hegyvidék természeti adottságának kihasználásával.

Megjegyzés:

A fentemlitett óvóhely részletes tervei megszerezhetők a Földalatti Vasuttervező Vállalattól, illetve szükség esetén a Vállalattal megterveztethető, és a kivitelező Vállalattal a munka elvégeztethető.

Részletes tájékoztatást ad: Földalatti Vasuttervező Vállalat, igazgató elvtárs, Rudas László u. 45.

Budapest, 1952, julius 22.

/ /
áv. alezredes
osztályvezető

H/K/2

1 p ldány közvetlenül átadva áv. alezredes elvtársnak.

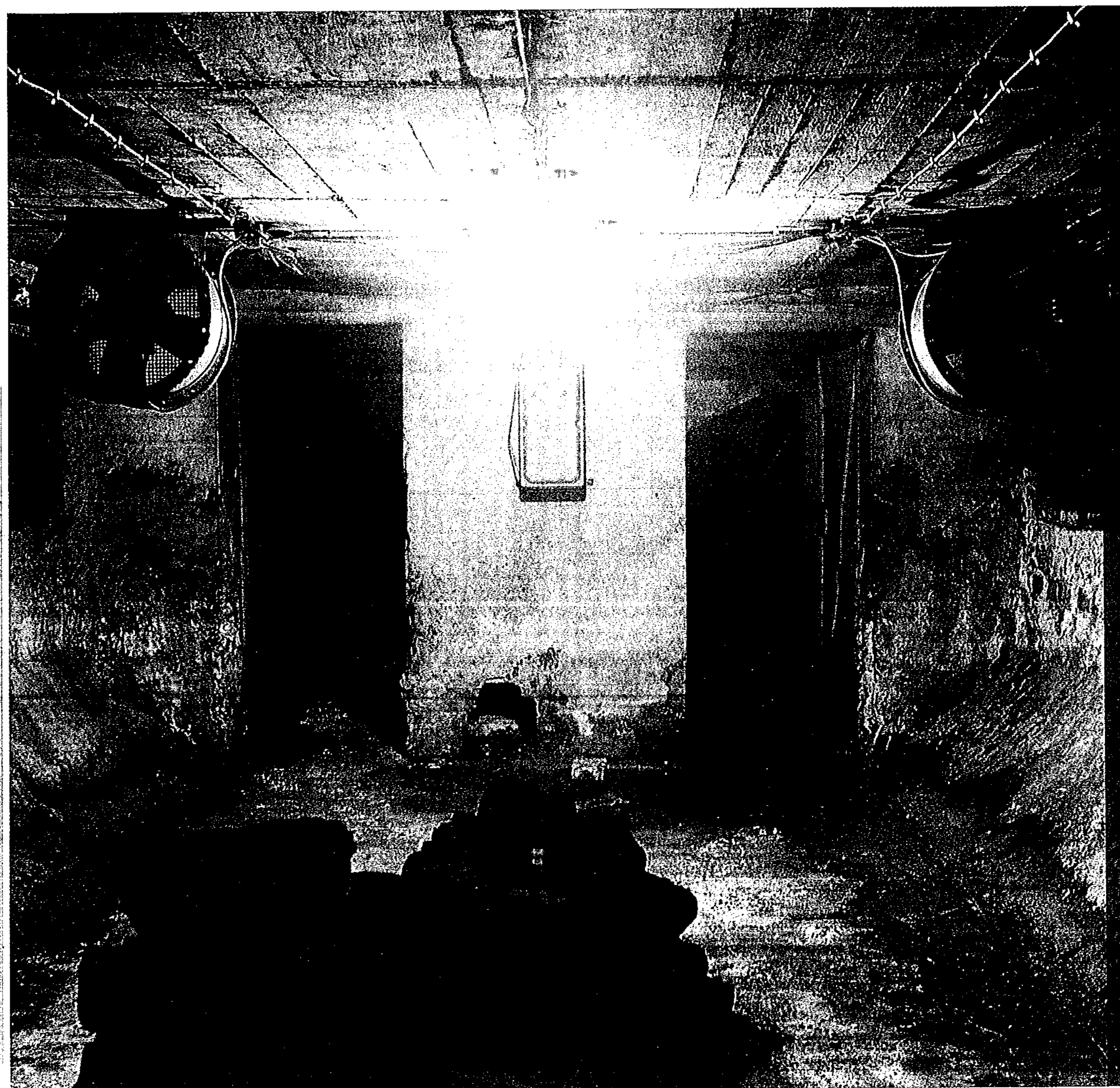
Átvettem.

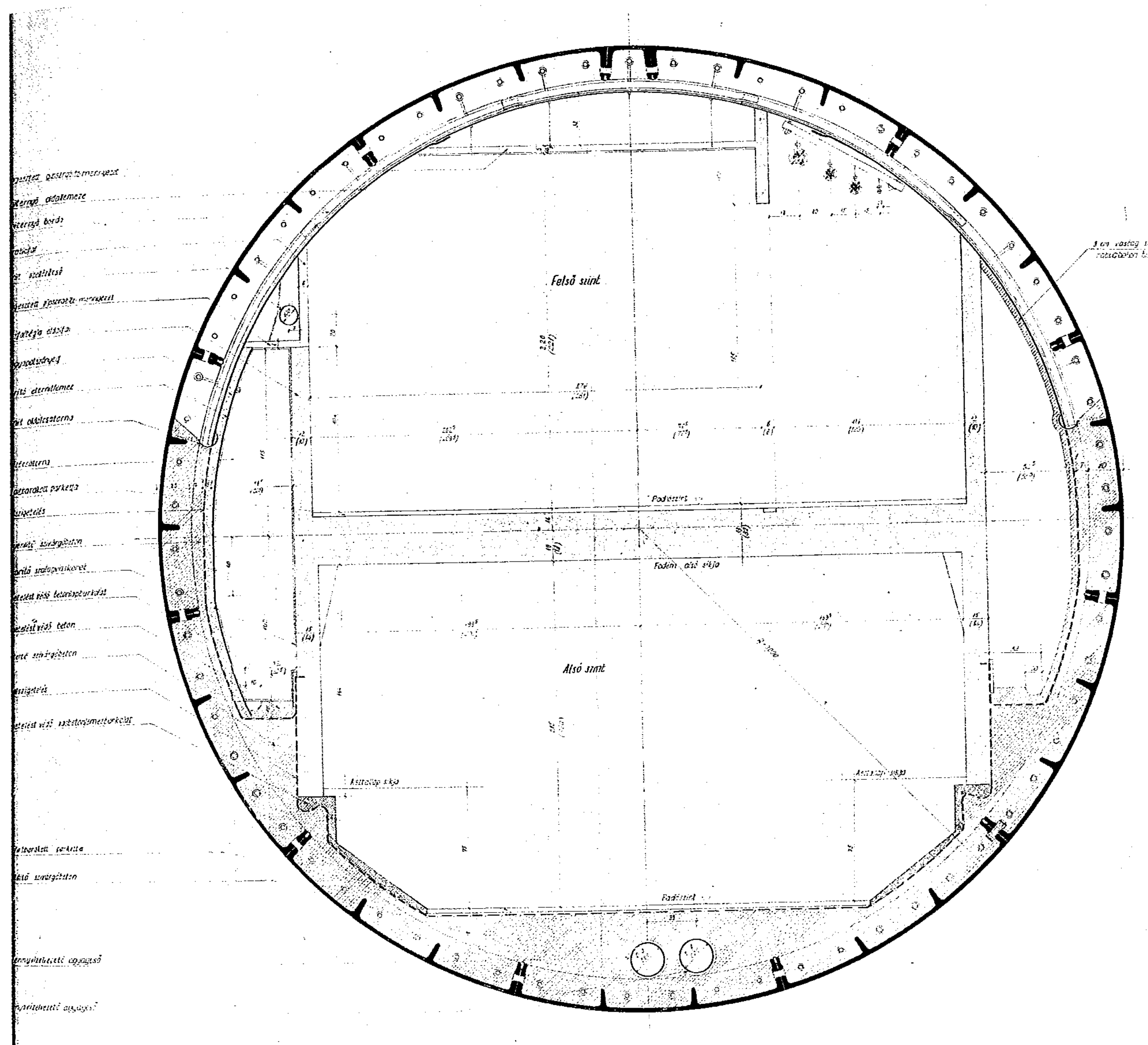
Korabeli irat az F-4-hez nagyon hasonló, az ÁVH által tervezett objektumról (BM Irattár)

A tervezők közül többen nem is voltak lent az objektumban, mivel a kíváncsiskodás nem lett volna kifizetődő, ráadásul a kiscelli agyagban elhelyezett túlnyomásos keszonba is nehézkes volt a lejutás. A tervek a TÜK (titkosan ügykezelt) irattárba kerültek.

Szerencsére még élnek mérnökök, akik részt vettek tervezésében és építésében. Volt, aki név nélkül, volt aki a neve vállalásával, de volt olyan is, aki egyáltalán nem mert beszélni róla, mivel még élesen élt benne az '50-es évek megfélemlítése, egy valamiféle megtorlástól való félelem. Információim szerint az akkori beruházó, tervező, kivitelező csapatból már csak két fő élt 2012-ben.

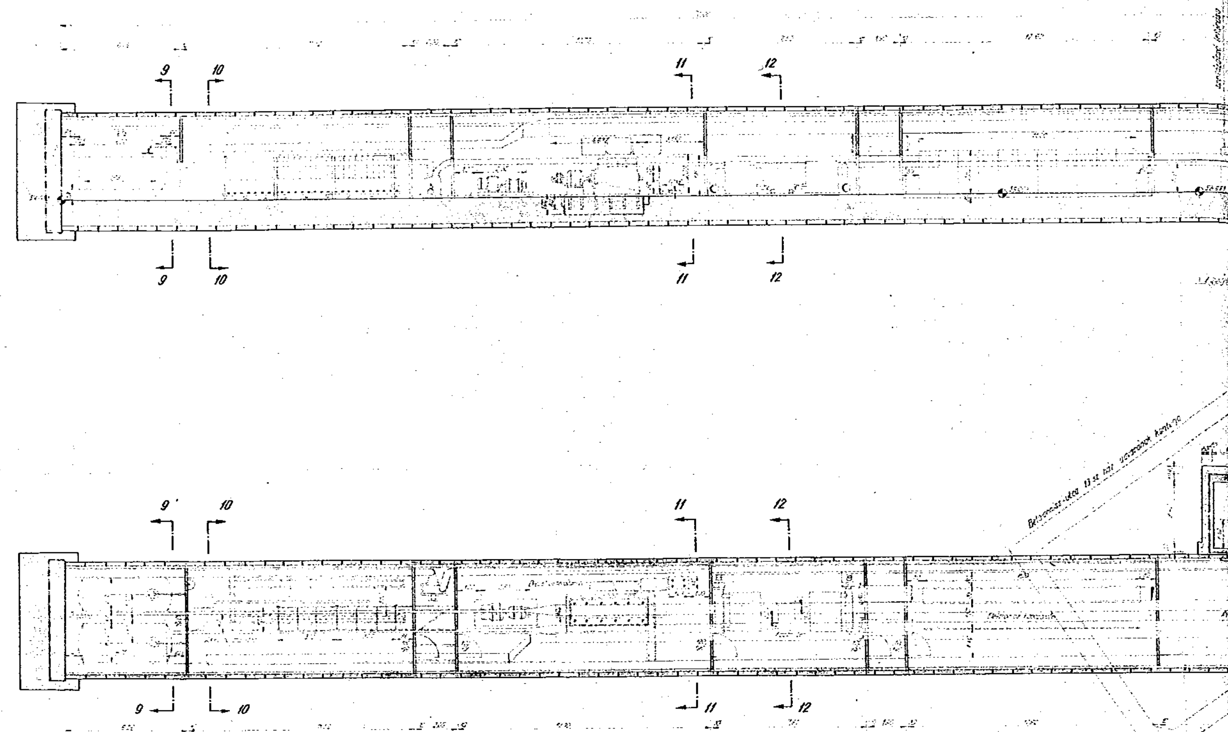
A tartózkodó alsó szintje

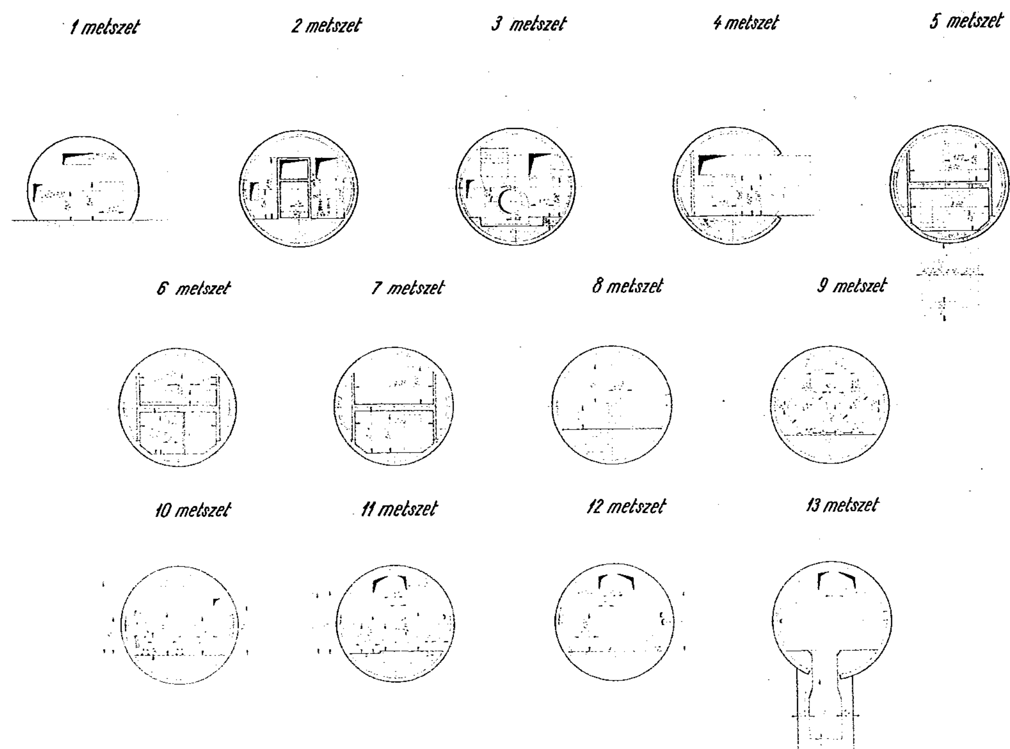


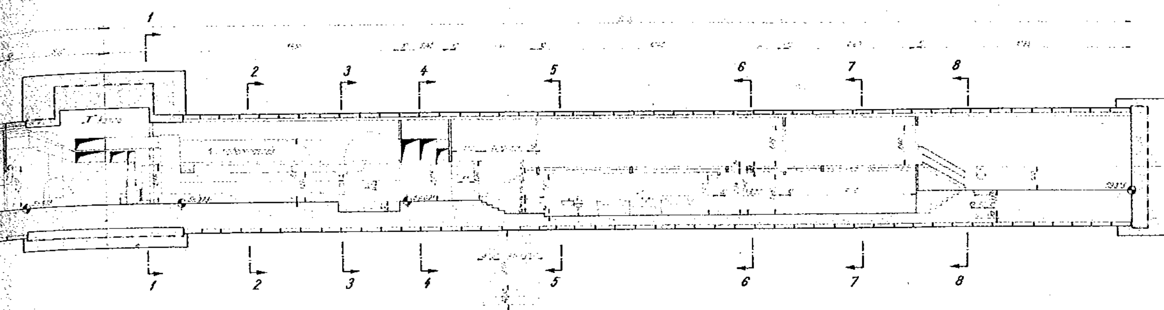


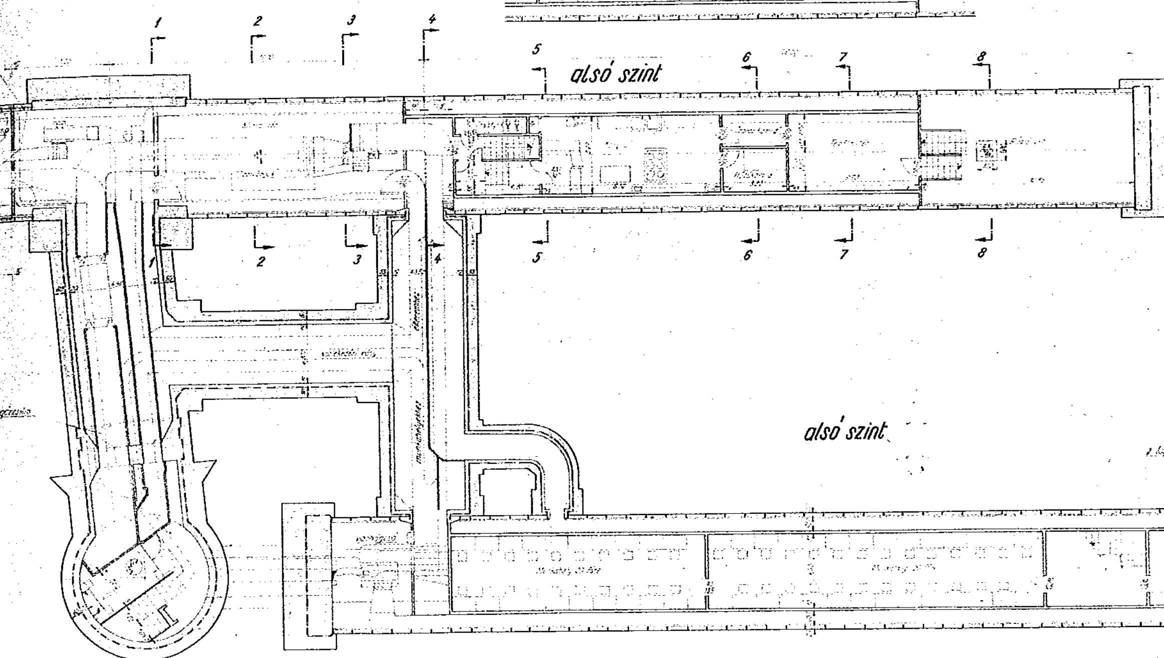
Az „A" cső tervezett általános metszete

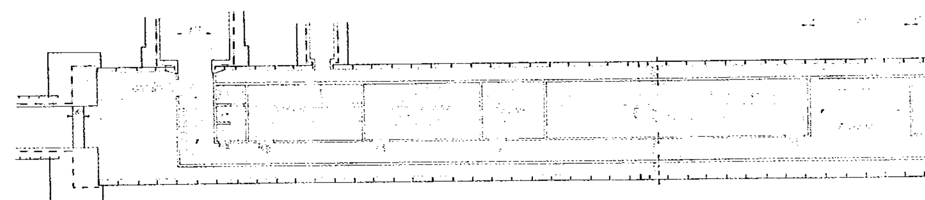
A műtárgy tervezett védelmi potenciáljának fontos paramétere volt, hogy egy tíz tonnás óriásbomba vagy egy atombomba 20 kg/cm^2 alapterhelésű nyomása ellen, illetve az ismert és ismeretlen harci gázok ellen is védelmet kell nyújtania. Ez utóbbit úgy kívánták elérni, hogy lezárják a felszínre vezető nyílásokat és a belső levegő regenerálásával kétszer 24 órán keresztül biztosíthatták volna a lent tartózkodáshoz szükséges oxigén mennyiséget. További védelmi elemként a bejárati felszíni csarnokot az S-C-1800 kg-os univerzális rombolóbombára, a vészkijárati akna felső lezárását pedig 1000 kg-os romboló bombára méretezték. Az alagutak teherbírása a dokumentumok alapján 80 t/m^2, míg terhelésük 50-65 t/m^2 között változik a számítások szerint.











A létesítmény tervezett általános alaprajzai és metszetei 1955-ből

KIVITELEZÉS

A források tanúsága szerint az építkezést 1952. május 1-jén kezdték el. A kivitelező a Földalatti Vasútépítő Vállalat volt. Az objektum a Kossuth tér és a Szabadság tér között H betű alakban épült. Alaprajzi kialakítása két 6,0 m átmérőjű, kör keresztmetszetű, egymással párhuzamosan futó cső. Statikai tartószerkezete szovjet ún. öntöttvas tübing, melyeken az 1951-es és 1953-as gyártási évszám is jól olvasható. Főbejárata, a Steindl utca 12. és a mögötte lévő Zoltán utca 13-ból nyílt.

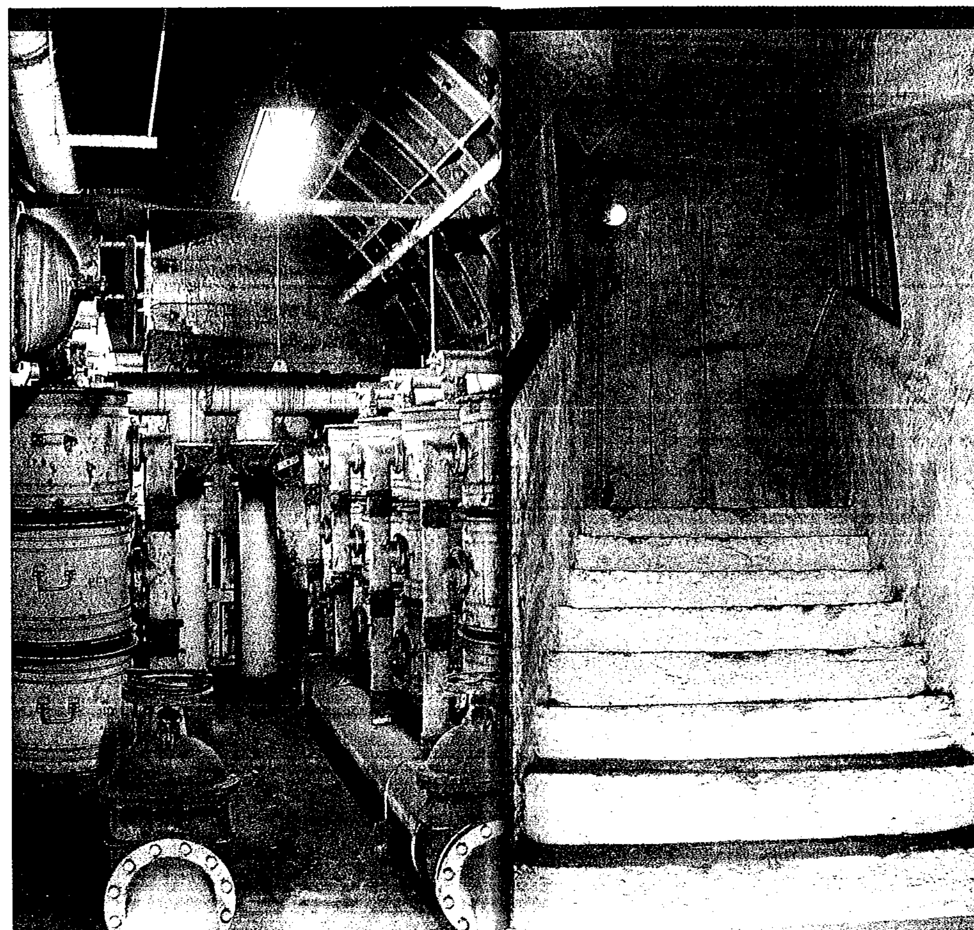
Vészkijáratát a 2. metró vonali alagútjához tervezték bekötni („H" cső). Továbbá még egy vészkijáratot terveztek az épülő Földalatti Gyorsvasút vonali főszellőző aknájához („A" akna) a volt MTV székház mellett. Ez ugyancsak 1952 kora tavaszától kora őszéig épült, először csak addig a mélységig, ahol a vonali alagutakhoz vezető vízszintes kitörés indult. Ez volt az országban az első ún. trixotrópos aknasüllyesztés. Ennek a lényege, hogy úgy süllyesztenek le egy nagy tömegű aknagyűrűt, hogy az és a talaj között súrlódáscsökkentő anyagot pumpálnak.

A mélyen fekvő védett tereket a Steindl utca 12. számú ház udvarában található légvédelmi vasbeton hengerből (csarnokból) lehetett megközelíteni, két ún. duplakarú, 283 lépcsőfokot magában foglaló lépcsőn keresztül, ill. egy lifttel. A csarnok oldalfalai 2,4 méter, a födémje 2,6 méter vastag, sűrű hálós vasalással készült. Érdekes megoldás, hogy a csarnok szerkezete a robbanás során történő elmozdulásuk miatt teljesen független egy esetleges robbanás okozta elmozdulásokra figyelemmel a belső liftgépház, lépcső és födémrendszertől. A légvédelmi vasbeton henger ma már nem látható, 2009-ben elbontották.



A szerkezeti falat alkotó, 1951-es évjáratú öntöttvas tübingek

A „B" aknában lévő ún. duplakarú lépcső részlete



A gépház a szűrőkkel

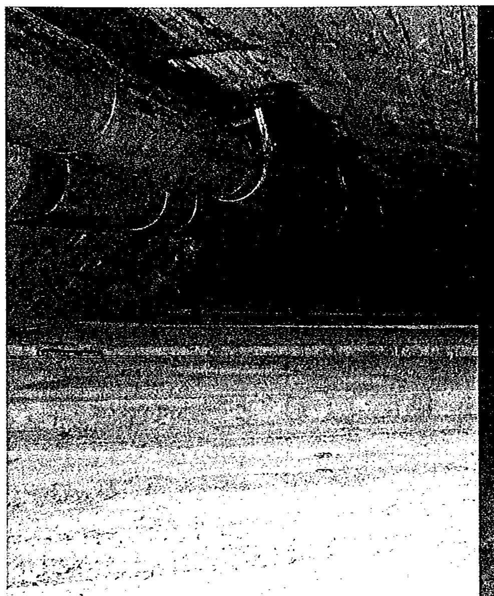
A Steindl utca 12. épület a kivitelezés megkezdésekor már ki volt ürítve. Az építkezés elején a Zoltán utca 13. szám alatt egy földszinti lakást megszüntettek és a két ház között kapuátjárót nyitottak, azon keresztül oldották meg az anyagszállítást. Első lépések között a Steindl utca 12. épület pincéjében készült el egy kb. 2,5-3,0 méter vastag védő vasbetonlemez, mely a földalatti létesítmény kontakt bombatalálat elleni védelmét szolgálta és egyben a ház süllyedés elleni védelmét is a kivitelezés időtartamára. Ezt a lemezt egyszerűen – a pince feletti födémek elbontása után – a pincék betonnal való beöntésével építették, az oldalfalakba történő befogással.

A Zoltán utca 13. udvarából nyíló átjáró a Steindl utca 12. udvarába





Az óvóhely alsó szintjén lévő légóajtók (légzsilip)



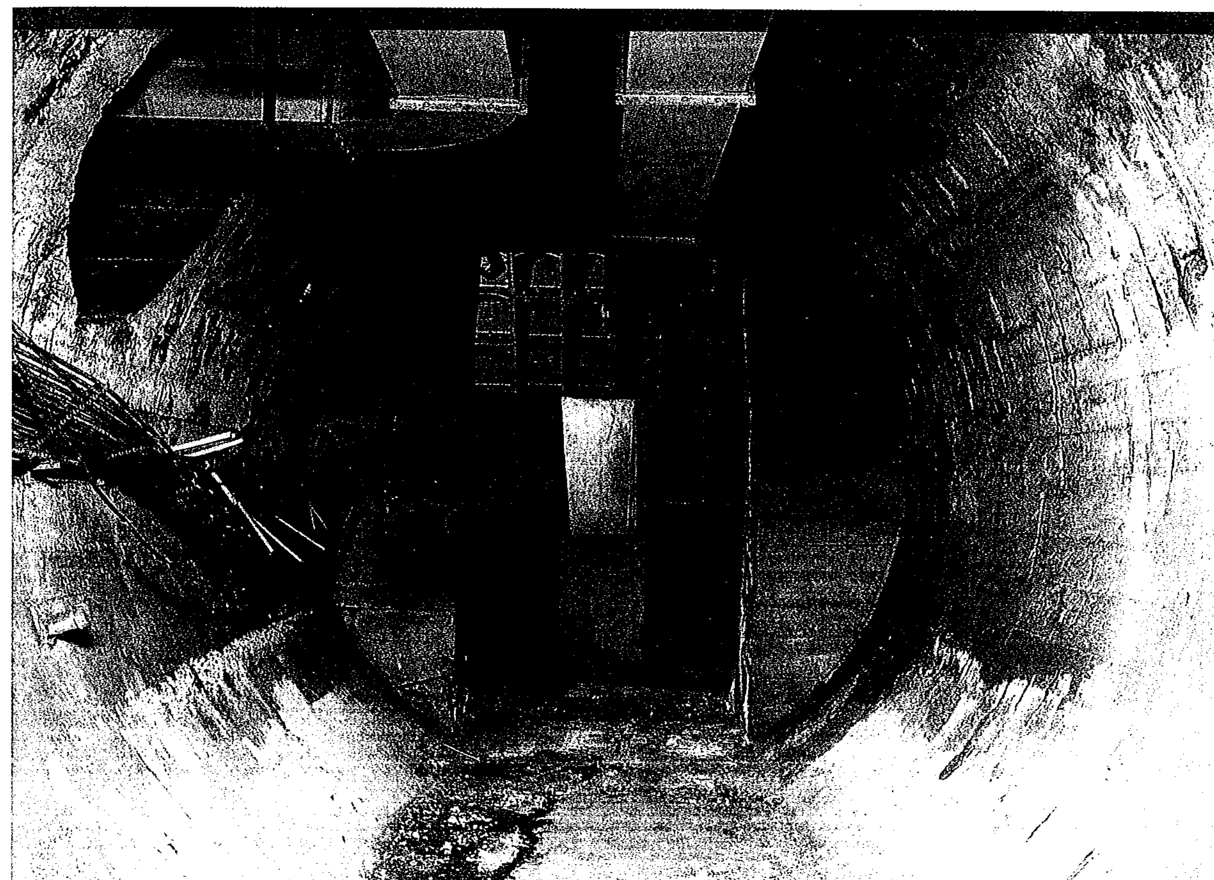
A „B" akna lépcsője melletti légtér a gépészeti csövekkel (alulról fotózva)

Ezután kezdődött a ház udvarán a tervezett főbejárat („B" akna) 8,5 méter átmérőjű gyűrűjének süllyesztése. Az aknamélyítés a Steindl utca 12. számú ház udvarán szekrénysüllyesztéssel történt, de a tervezett 48 méter mély süllyesztés 27 méter mélyen félrecsúszás miatt elakadt és a kivitelezést aláfalazással, azaz szakaszos alábetonozással kellett folytatni. Erről a műveletről egy szakmai cikk (Balogh-Hajnal 1970.) is megjelent a korszakban, természetesen a helyszín pontos megjelölése nélkül. A félrecsúszás ellenére a 27 méter akkor rekordnak számított. Mivel építőgép nem fért be a zsilipekbe kézi csigás tübingbeemelést használtak, ami akkor a tervezők újítása volt. Az építmény jóval a talajvíz mértékadó szintje alatt van, így – mint a metrót is – ún. keszonos módszerrel építették. Ennek az eljárásnak a lényege, hogy egy légmentesen lezárt földalatti térben történik a kézi fejtés, melyben mesterségesen akkora levegőnyomást tartanak fent, hogy a talajvizet távol tartsák a munkatértől. A keszonhoz a „B" akna alsó részénél (a kitörésnél) zsilipek épültek külön a személyforgalom és külön a kisvasúti csillékkel végzett anyagszállítás részére, biztosítva az alsó szint építéséhez a túlnyomást. A tübingek közötti vízzárást ún. duzzadó cementtel próbálták megoldani.



A már lebontott Steindl utca 12. udvarán állt bejárati vasbeton műtárgy (csarnok)

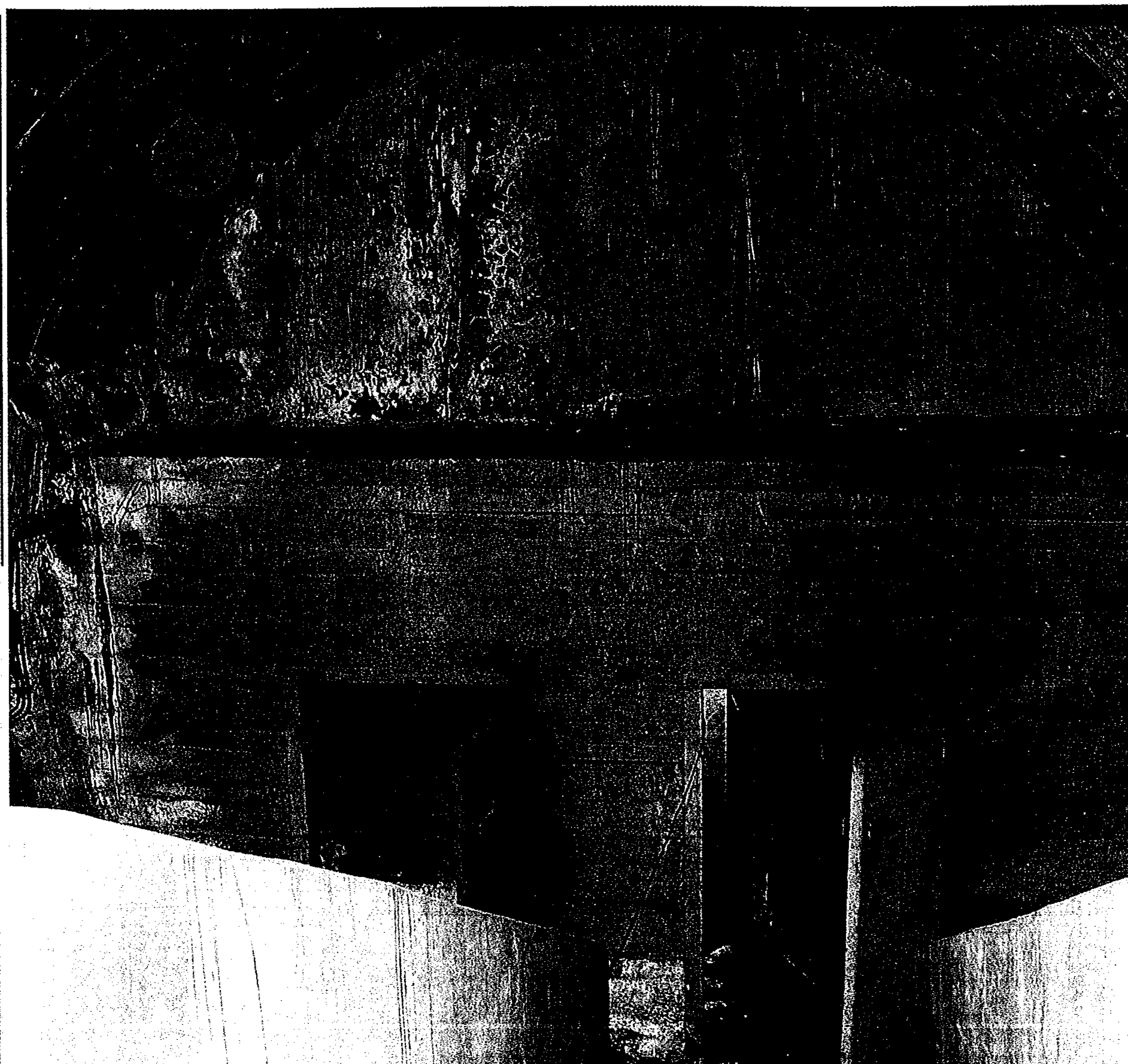
Mivel az építkezést föld alatt végezték, így nem volt nehéz titokban tartani, de a kivitelezők biztosra mentek. A kitermelt talaj elszállítása, ill. az építőanyagok és szerkezetek beszállítása, azaz a teljes munka álcázása könnyen megoldható volt a földalatti vasútépítés miatt. Mindössze a Steindl utca 12. udvarán megbúvó főbejárat („B" akna, és henger alakú vasbeton csarnok) építését kellett álcázni. A munkások között sokan vidékiek voltak, akik nem ismerték a várost. A föld alatt dolgozva pedig nem tudták pontosan hol dolgoznak. Azt hitték, hogy a 2-es metrót építik, fogalmuk sem volt, hogy a pártvezetés majdani, szigorúan titkos bunkerét. Mindenkit „lekádereztek", aki ott dolgozhatott. Korábban téves információk jelentek meg, miszerint rabokkal építtették a bunkert. Ehhez a munkához nagy szaktudású, képzett munkásokra volt szükség, mert ugyanúgy, ahogyan a metró környező műtárgyait, ezt is 2,5 – 3 atmoszférás túlnyomás alatt építették bányászati technológiával, kézi fejtéssel, ácsolatokkal.



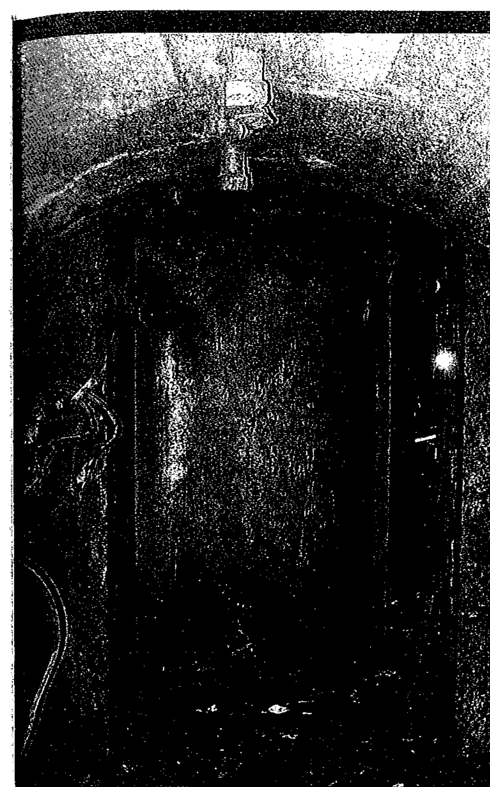
Az egyik („D" cső) összekötő alagút az objektumban



Metróalagút az F-4 mellett



Az „A" cső lezárása



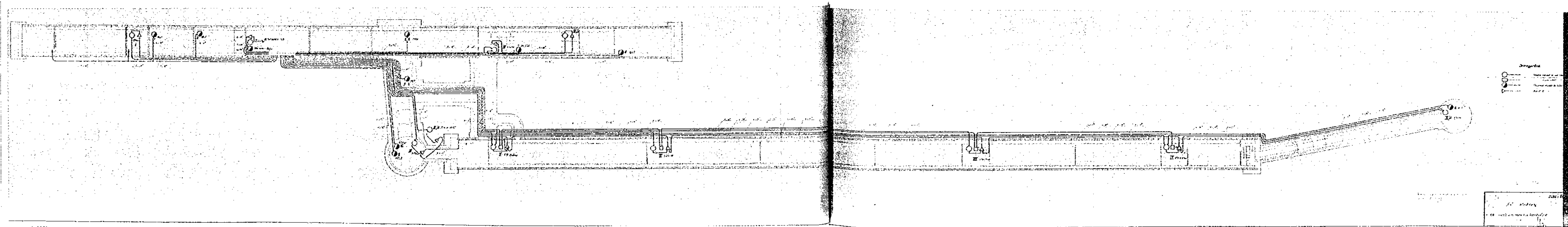
Az objektum vészkijárata a metró irányába („G" cső)

A FÉLKÉSZ OBJEKTUM

Az építkezés – Nagy Imre 1953-as intézkedései miatt – hosszabb-rövidebb ideig, a metró építésével egy időben megszakításokkal folyt, időnként csak állagmegóvási szinten, időnként nagy anyagi és személyi ráfordítással. Mivel a metró vonali alagutak akkor még csak a Szent István térig (Bazilikáig) épültek meg, az F-4 létesítmény építkezésének 1966-ig, a metróépítés folytatásáig nem volt kapcsolta a metróépítéssel. Az ún. „H" cső csonkját is azért nem építették tovább, mivel a metróalagutak nem készültek el. A Szabadság téri akna alsó része sem volt még kész, amikor a vészkijárati kis átmérőjű „G" cső épült. A Szabadság téri akna felső részén legalább 3 méter vastag vasbeton – kontakt bombatalálatra méretezett – lepény épült, amelynek tetején bazaltbetonból készült robbantóréteg is létesült.

1955-ben már a „nyers" szerkezet nagy része készen volt: a vízszigetelés, a gépészet és a belső burkolás kivételével. Hátra volt még a főbejárati akna feletti vasbeton henger (csarnok) és az alatta tervezett, a szomszédos épületekből érkező alagutak kivitelezése is. Továbbá a Szabadság téri akna elhúzása és védőlemeze sem készült még ekkor el. Már szerkezetkész volt a „B", „C", „D" és „I"

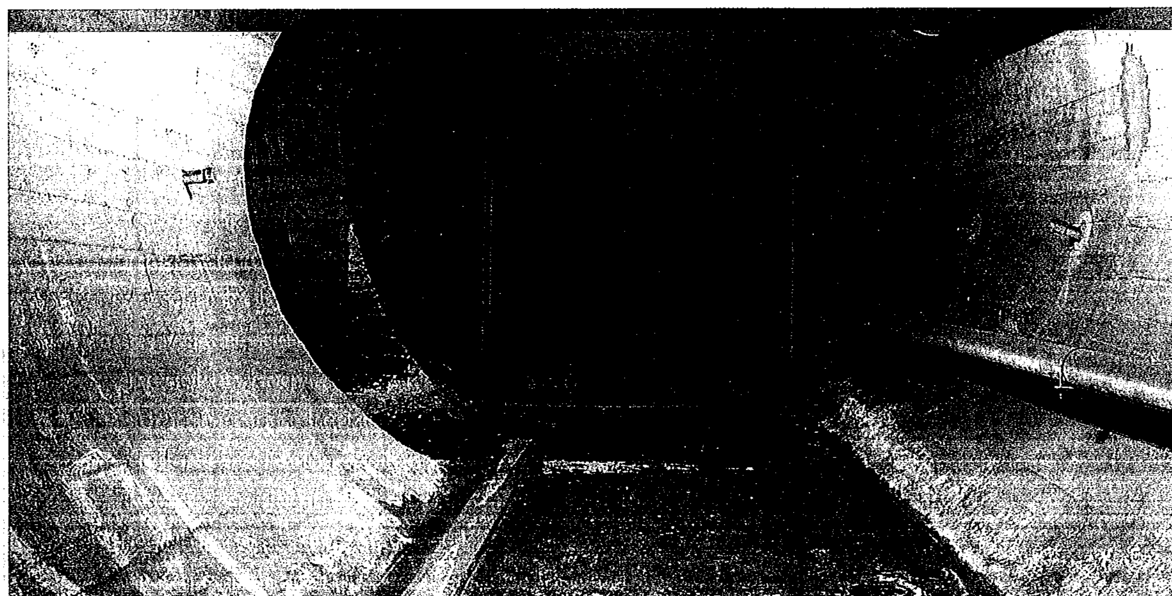
Az objektum világítási és motorikus kábelhálózati terve 1955-ből



cső, továbbá a munkahelyek kialakítására szolgáló 169 m hosszú „A" cső és a gépészeti helyiségeket és a konyhát fogadó, 118 méter hosszú „E" és „F" cső is. Megépült a bekötő „K" cső, továbbá a metróhoz csatlakozó „H" csőcsonk is, mely a majdani metróhoz kapcsolódó alagút indítása volt. A lefúrások ekkor még nem készültek el. Még hátra volt a teljes műtárgy vízszigetelése, belső szerkezet kialakítása és gépészeti felszerelése.

1954 körül jutott el odáig az építés, hogy a belső vázszerkezetet tervezték, ami akkor már kétszintes kialakítású lett volna. Egy előre gyártott vasbeton modulrendszeres vázat akartak beépíteni a tübinggyűrűbe, mely így nem íves, hanem szögletes, lakásszerű belső kialakítású lett volna. Az igény 15 dolgozószobát is tartalmazó apartman (lakosztály) volt. A felső szinten egy folyosó és onnan nyíló apartmanok voltak egy-egy dolgozószobával, hálószobával és fürdőszobával. Az alsó szinten a gépészeti vezetékek, közművek lettek volna elhelyezve, azonban ez ebben a formában nem valósult meg. Az objektum egyik végében hűtőkamra volt tervezve élelmiszerek hosszú távú tárolására. Hátra volt még a tübingek vízszigetelése, a tübingcsavarok cseréjével. 1955-ben folyt a tübingek és a talaj közötti hátűrök kiinjektálása. Ekkor a teljes befejezés 14.196.646 Ft-ot igényelt volna. (Ez mai áron számolva körülbelül 1,4 milliárd Ft lenne.)

1956-os események alatt a félkész objektumba bárki lemehetett, így valószínűleg ismertté vált az ellenséges nemzetek hírszerzése előtt. Mint ismeretes a külföldi hírszerző szervek (főképp az amerikaiak) a forradalom időszakában igen sok kémet „dobták át" a nyugati határon. Nekik az addig nem hozzáférhető haditechnikáról és az országban fellelhető elzárt, titkos katonai objektumokról való adatgyűjtés volt a fő feladatuk. Az üres létesítmény adatai a külföldi felderítés megismerhette, de a hozzá nem értők azt hihették, hogy a Földalatti Gyorsvasút része lesz.



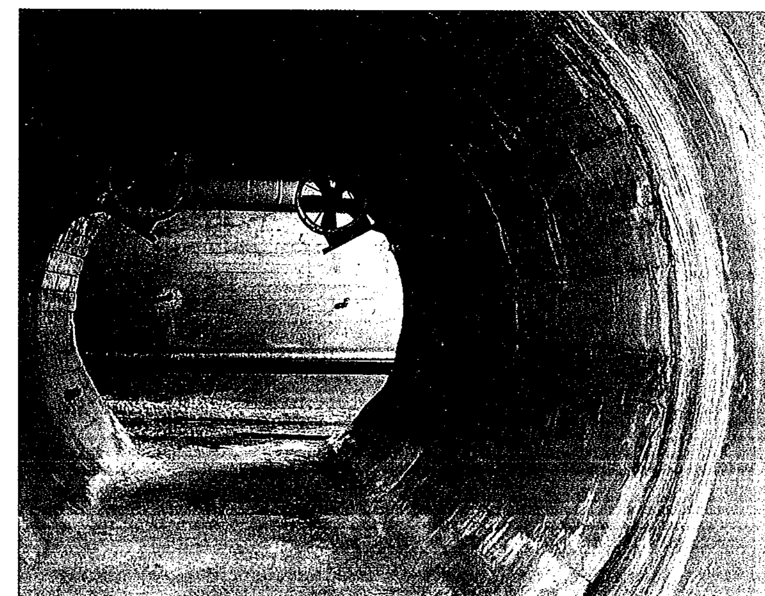
A „B" cső a bejárati gázzsilip páncélajtóival

TERVEZETT, *DE NEM MEGVALÓSULT* OBJEKTUM KIALAKÍTÁS ÉS ÜZEMELTETÉS

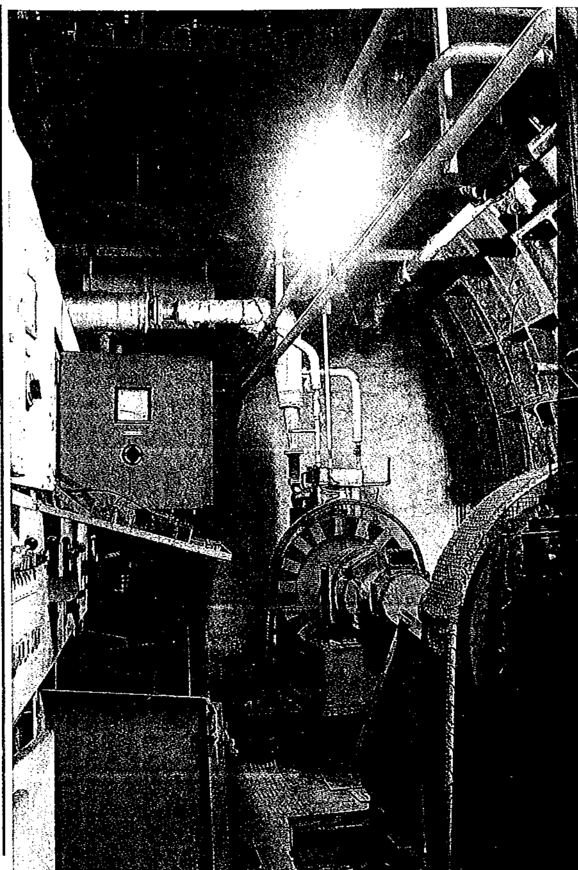
Az iratok a műtárgy bemutatásával pontos műszaki adatot is tartalmaznak a „Pártapparátus védett munkahelyével" kapcsolatban. A Pártgazdasági Osztály előírása szerint 250 fő „aktív, magas nívójú szellemi munkát végző dolgozó" számára kellett megfelelő védelmet és zavartalan munkahelyet biztosítani az esetleges háborús légitámadások idejére. A munkahely zavartalanságának feltételeit már meglehetősen differenciáltan szabályozták. 15 fő részére terveztek külön szobát, a többiek csoportos munkahelyre számíthattak. További 2x3 személy viszont kiváltságos ellátásban részesült: személyzeti szobájukhoz városi telefonállomás, külön mosdó, WC, fürdő, zuhanyozó járt. 22 fő befogadóképességgel „a munka természetének megfelelően" tanácskozót terveztek, továbbá egy irányítószobát. Az eredeti elképzelések és tervek szerint az óvóhely a legtöbb helyen egy szintes lett volna és egyik oldalában folyosó, míg a másik oldalon irodák, tartózkodók és kiszolgáló helyiségek lettek volna kialakítva. A főleg tartósított ételek elkészítésére alkalmas konyhából került volna ki az étel a 45 fős ebédlőbe. A konyhába villamos melegítőket szándékoztak elhelyezni a konzerv és félkész ételek melegítésére. Az eredeti tervek szerint a konyhát az ebédlő alatt helyezték volna el és egy kézi emelésű ételliftépült volna a két szint között. A konyha teljes energiaszükséglete 20 kW lett volna. A 4 fős betegszoba mellett orvosi rendelő foglalt volna helyet. A létesítményt a külvilágtól légmentesen el kellett volna tudni zárni. A belső informáláshoz minden helyiséget hangszóróval láttak volna el, a külső kap-



A gépházak folyosója



Az egyik összekötő alagút az objektumban („C" cső)



csolatot géptávíró összeköttetés, valamint rádió adó-vevő készülékek biztosították volna. Az „E" csőben tervezték a rádió adó-vevőt és a 100 vonalas telefonközpontot, a konyhát és az ebédlőt kialakítani.

Alaphelyzetben az energia ellátás a városi hálózatról történt volna. Az áramellátást a ház pincéjében lévő ELMŰ 10/0,4 kV-os transzformátorról tervezték megoldani (ez így is épült meg). Kimaradása esetén a mélyben elhelyezett két Ganz-Jendrassik dízel generátor szolgáltatta volna a 400 V-os feszültséget. Együttes teljesítményüket 270 LE-re tervezték. A világítási hálózat, az esetleges akkumulátoros üzemre tekintettel 110 V-ra készültek. A világítást - csökkentett mértékben - 6 órán át akkumulátorokról is biztosítani kellett volna.

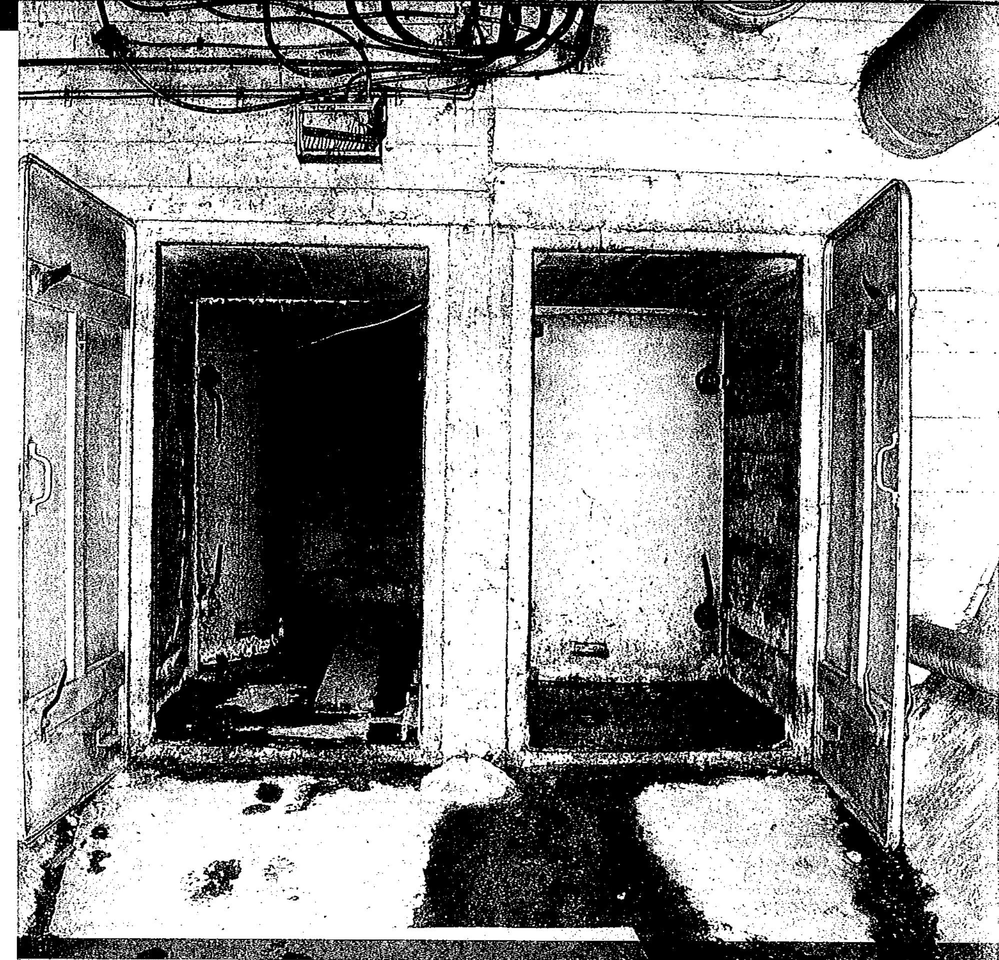
A tervezett felvonó 25 személyes, 2000 kg teherbírású, ajtó nélküli kivitel lett volna. Tervezett sebessége 0,5 méter/másodperc, emelési magassága 43,5 méter volt. A zsúfoltság elkerülésére 20 fővel javasolt le- vagy felszállítása 5 percet vett volna igénybe. A felvonó teljesítményigénye 45 LE volt.

Az elzáró berendezések (gázzsilipszerűen kiképezve) az épületek pinceszinti folyosóiban és légcsatornáiban lettek volna kialakítva, illetve a mélyszinten a „B" csőben is.

A fűtést 175.000 kal/óra és a használati meleg víz igényt két 200.000 kal/óra teljesítményű olajtüzelésű kazánnal oldották volna meg. A fűtést szivattyús melegvíz-fűtéssel alakították volna ki, az égéstermékek eltávolítását külön ventillátoros elszívókkal oldották volna meg. A dízelmotorok és olajkazánok számára 8 napos üzemanyagkészlettel kellett volna rendelkezni.

A dízelgépház

Szellőzőgépház



Az alsó szinti légzsilip

Az általános ivó- és fürdővíz ellátást a városi vízhálózatról tervezték megoldani. Minden egyéb vízszükségletet (klímagépek, WC öblítővíz) a „B" aknában létesített csápos kútból lett volna ellátható. Ennek a kútnak a vize ivóvízként is használható volt, így a városi vízellátás kiesése esetén rákötheтő lett volna az ivóvíz hálózatra. Tervezett maximális vízadó képessége 50 m³/óra volt. A szintkülönbségek miatt, mind a városi hálózatról, mind a csápos kútból szivattyú nélkül, gravitációsan történhetett volna a vízellátás. A csápos kút vízszintes, vízszerző, lyukacsos csövei (csápjai) az agyagréteg felett 1 méterrel lettek volna kihajtva a talajvízzel telített homokos kavics talajba.

A csatornázást két különálló rendszerrel tervezték megoldani. Az egyik a beszivárgó bányavizeket (csurgalékvizeket), klímavizeket, hűtővizeket gyűjtötte volna össze. Ennek 50 m³-es gyűjtőjét a „B" akna aljában tervezték kialakítani. Ide két szivattyút terveztek egyenként 80 m³/óra és 30 LE teljesítménnyel. A másik rendszer a fürdők, WC-k, a konyha és felmosóvizeket gyűjtötte volna. Ennek pneumatikus átemelő berendezése ugyancsak a „B" akna alsó részében, a csurgalékvíz gyűjtő felett kapott volna elhelyezést. A 12 LE-s kompresszor a két 200 literes átemelő dobból a felszíni csatornahálózatba nyomta volna fel a szennyvizeket.

A szellőztetés teljesen mesterséges lett volna, szívó- és nyomóventillátorokkal. Háromféle üzemmódot különböztettek volna meg egymástól:

Az 1. üzemmódban a felszínről közvetlenül szívták volna be az egy főre eső óránkénti 40 m^3 levegőmennyiséget. 2. üzemmódban az ismert gázokkal szennyezett levegőt gázszűrőkön keresztül szívták volna be egy főre 6 m^3/óra teljesítménnyel. Míg a 3. üzemmódban a külső levegő beszívása nélkül a belső levegőt kellett volna keringetni, oxigén hozzáadagolásával és a széndioxid megkötésével regenerálni.

A munkaterek hőfoka mindhárom esetben télen 20 C°, míg nyáron 26-27 C° körül volt előírva 65% körüli relatív páratartalommal. A friss levegő beszívása és a használt levegő kidobása a „B" aknán keresztül lett volna megoldva és a 7 ventilátor tervezett összteljesítménye 115 LE lett volna. A felszínen a beszívó és kidobási pontok helyének meghatározására a BM kísérleteket végzett.

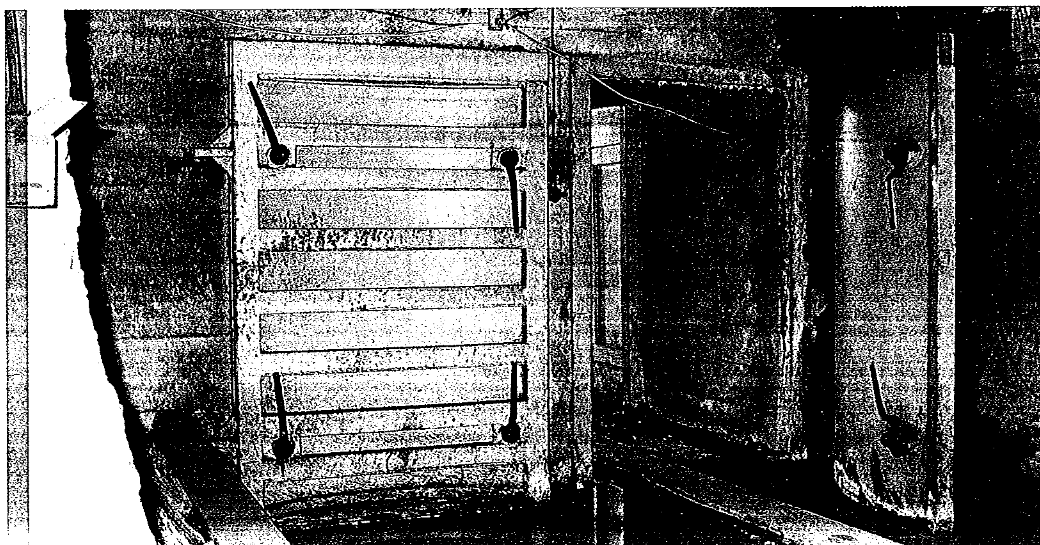
A tervek szerint három készültségi fokot különböztettek volna meg:

Harmadfokú készültség esetén, vagyis közvetlenül a hadiállapot bekövetkezése előtt az óvóhely működése megindul, teljes ellátása, feltöltése elkezdődik. Ekkor kellett volna megtartani az üzemi próbákat és gondoskodni a szükséges készletek beszállításáról.

Másodfokú készültség esetén, azaz a hadiállapot bekövetkezése esetén a bent dolgozóknak a harmadfokú készültségnek megfelelően kell munkájukat végezni és üzemkészen kell állniuk az esetleges légitámadás során a teljes elzárkózásra.

Elsőfokú készültség, amikor a légiriadó esetén az elzárkózás megtörténik szűretlen, szűrt, vagy regenerált üzemre kell átállni. Amennyiben ismeretlen anyagokkal támadnak, akkor mindenképpen levegőregenerálást kellett volna végezni.

A „B" cső a bejárati gázzsilip páncélajtóival



A „B" akna aljában lévő szivattyútelep

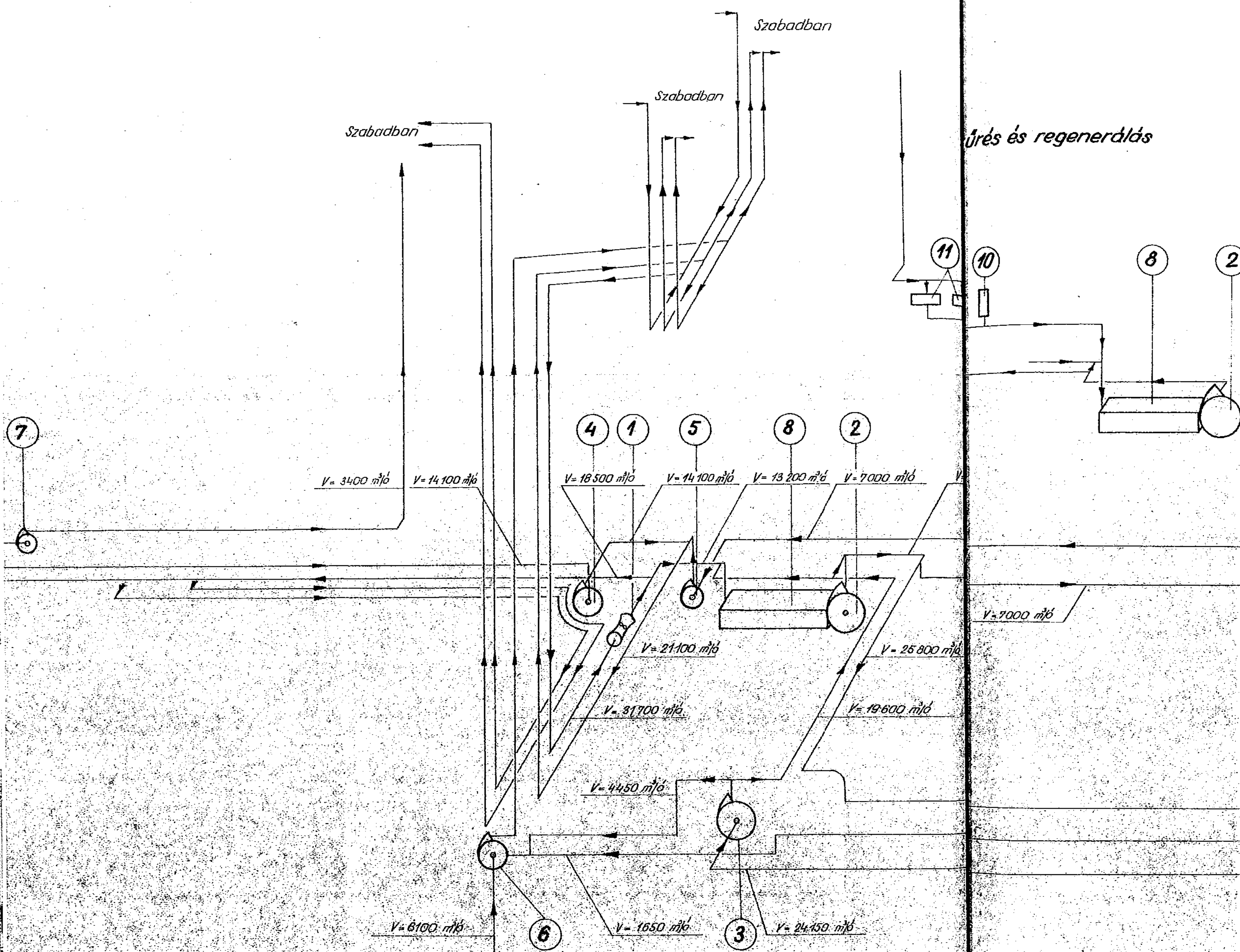
Szűrőpatronok a szellőzőgépházban



Támadás után, amennyiben fertőzött személyek akartak volna a létesítménybe bejutni, akkor a felső részen tervezett egészségügyi áteresztőt kellett volna használniuk.

A tübingek mögötti hátűrt már az építés közben injektálták, de a belső szigetelés még nem készült el.

A levéltári iratok tanúsága szerint a 1952. május 1-től épült objektummal kapcsolatos beruházási teendőket 1956. december 31-ig a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium irányította. Ez idő alatt a Légoltalom Országos Parancsnoksága (LOP) csupán a szakértői feladatokat látta el. 1956 végén azonban a minisztérium – az (akkor még) Ideiglenes Központi Bizottság egyetértésével – az összes, a tervezéssel és az építkezéssel kapcsolatos feladatot átadta a LOP-nak. Ez a magyarázata annak, hogy amikor fél év múlva döntést kellett hozni az objektum további sorsáról, a légoltalmi parancsnokság tett jelentést a Politikai Bizottságnak a kialakult helyzetről.



A szellőzési rendszer vázrajza 1955-ből

A POLITIKAI BIZOTTSÁG ÜLÉSÉNEK JEGYZŐKÖNYVE

A létesítmény működési céljainak meghatározására a légoltalmi parancsnokság négy kérdés tisztázását kérte a Politikai Bizottságtól:

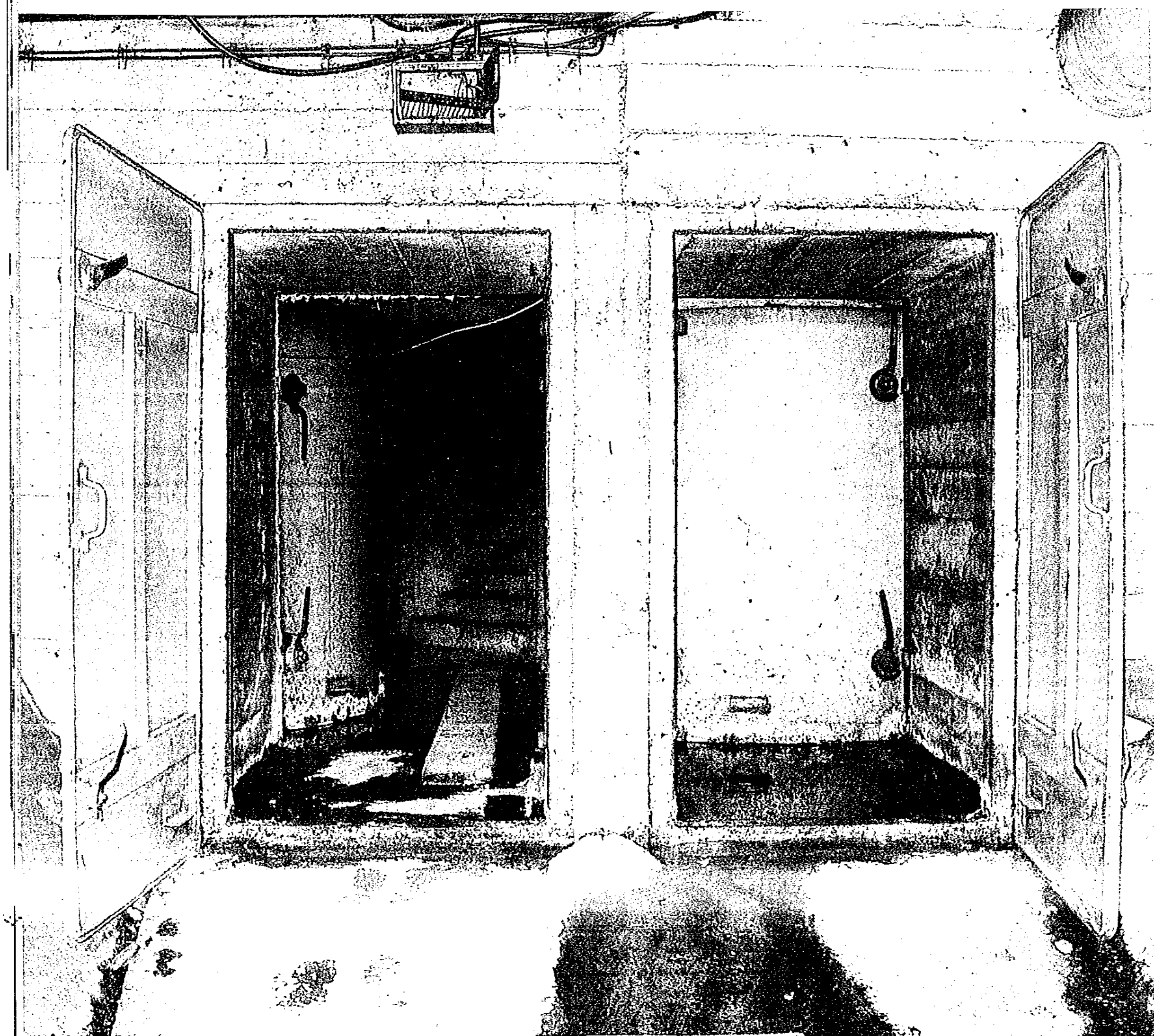
1. Az ország fegyveres védelmének idején a műtárgy állandó munkahelyül, vagy időszakos (légiriadó alatti) munkahelyül szolgáljon?

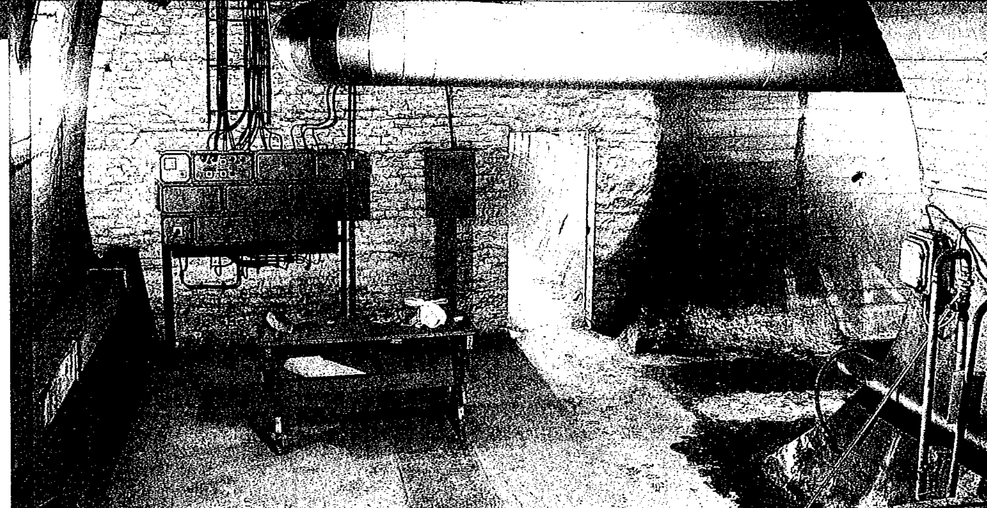
2. A védett munkahelyen tartózkodó személyek munkájának jellege, különös tekintettel a külső kapcsolatokra.

3. Milyen állami és pártszervekkel kell biztonságos hírösszeköttetést biztosítani?

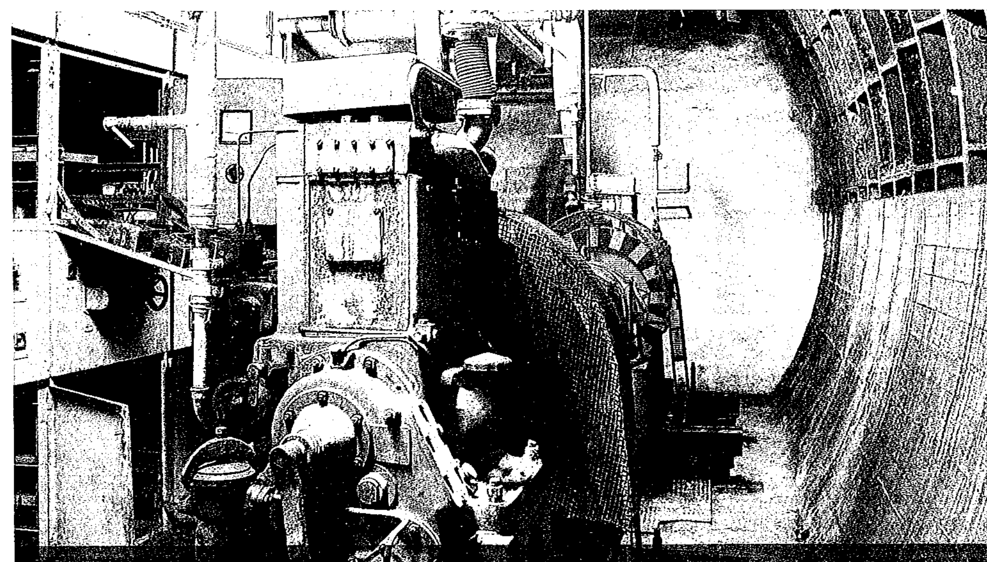
4. A felső pártvezetés a műtárgyból mennyire kívánja figyelemmel kísérni a hadsereg tevékenységét és az országot ért támadások helyét, valamint következményeit?

Az alsó szinti légzsilip





Az objektum egyik elosztótere („T" kamra)



Dízel aggregát a gépházban

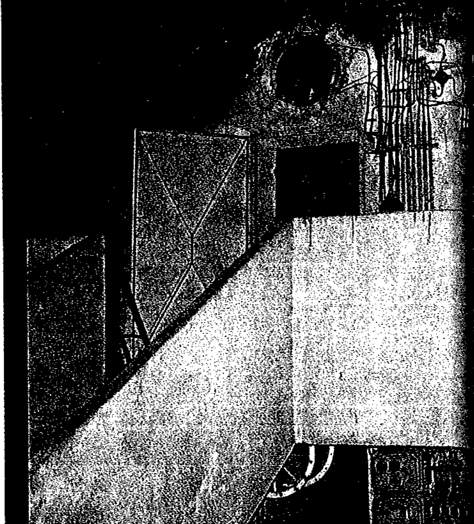
A fentiek eldöntése mellett a pénzügyi problémák is sürgős döntést igényeltek. 1956 végén a műtárgy még gyakorlatilag használhatatlan volt, miközben a költségek már meghaladták a 34 millió forintot. A vízszintes alagutak a függőleges aknákkal együtt is csak 73%-os műszaki készültségben voltak, míg az építkezés egésze csak 63%-ában valósult meg. Hiányzott még a teljes vízszigetelés, a vasbeton köpeny, a belső szerkezeti és gépészeti berendezés, a Szabadság téri akna védőszerkezete és a földalatti vasúthoz csatlakozó szellőző alagút, amely egyúttal vészkijáratként is szolgált volna. A befejezéshez szükséges költségeket ekkor 14 és fél millió forintra becsülték.

A Politikai Bizottság 1957. augusztus 13-i ülésén tűzte napirendjére az „F/4 jelű, a pártapparátus védett munkahelyével kapcsolatos" jelentést. Az első napirendi pontot az „ellenforradalmi szervezkedés vizsgálatának eredményéről" Biszku Béla belügyminiszter zárt ülésen terjesztette elő. Az objektum 6. napirendi pontkénti tárgyalására viszont a pártközpont Gazdasági Osztályának és a BM Légoltalmi Parancsnokságának a képviselői (Laczkó Pálné, illetve Lesták István és Racsek Károly) is meghívót kaptak. Lesták javaslatára, miszerint az építkezést be kellene fejezni, hiszen így, ahogy van, évente komoly károsodás éri, Kádár János közbevágott: „nagyon

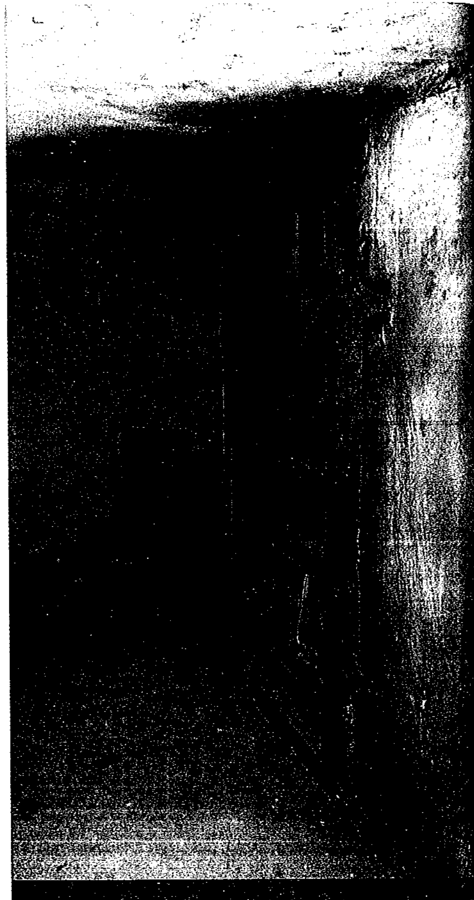
sok pénzbe kerül". Lesták magyarázatképpen kitért a jelentésben is szereplő P/50-es objektum helyzetére. Ez a Vár alatt elhelyezkedő, 95%-ig kiépített műtárgy volt, amely a Politikai Bizottság tagjai, valamint az állami vezetők (Minisztertanács tagjai, Honvédelmi Minisztérium (HM) Vezérkar stb.) elhelyezésére szolgált. A „korábbi vezetés" ezzel egy időben mégis döntést hozott az F/4 megépítéséről is. „Ebben már benne van 34 millió. Nem közömbös, hogy a 34 millió kárba vész-e vagy nem. Ezt mi nem tudjuk eldönteni, ezért hoztuk ide a javaslatot." – érvelt az Országos Légoltalmi Parancsnokság (OLP)-vezető.

A korabeli pártszokásoknak megfelelően a Politikai Bizottság üléseire hozott előterjesztés egyben határozati javaslatot is tartalmazott. A LOP dilemmáját jelezte, hogy „A" és „B" alternatívát is kidolgozott, ami viszont nem volt mindennapos. Az építkezés folytatása 20 millióba, leállítása félmillióba került volna. Mivel napirendi pont vitájában további hozzászóló nem akadt, Kádár János tett javaslatot: „A legszimpatikusabb a Szabadság téri lejárat befejezése és a megfelelő összeg megadása. Ezt fogadjuk el." A jelentésben megfogalmazott „A" – „B" kérdésekről nem esett szó.

Végül a Politikai Bizottság határozata kimondta: „Egyetért a Szabadság téri lejáró befejezésével (és ezzel a műtárgy befejezésével). Utasítja az Országos Tervhivatal elnökét, hogy az ehhez szükséges 1,5 millió Ft-ot részben az 1957-es évben (800.000 Ft) részben 1958-as évben biztosítsa, ne csak pénzben, hanem anyaggal is. Az államegóvás érdekében évenként 250.000 Ft-ot bocsásson a BM Légoltalmi Parancsnokság rendelkezésére." (A 1,5 millió Ft mai áron számolva körülbelül 150 millió Ft lenne.)



Az egyik közlekedőtér



Bejárati BGS ajtó az elbontott bejárati vasbeton csarnokban

611./ A l a p a d a t o k .

Az 5.-ben ismertetett előzményeknek megfelelően a tervezésnél a következő alapadatokat tételeztük fel:

Magasnivóju szellemi munkát végző cca 250 dolgozó számára háborus légitámadások esetén megfelelő védelmet és zavartalan munkahelyet biztositó műtárgy épitendő.

A lejárati felszini csarnok S-C-1800 kg-os univerzális romboló bombára, a vészkijáró szerepet betöltő "A" akna pedig 1000 kg-os romboló bombára méretezendő.

A munkahelyen 15 fő részére különszoba, 220 fő részére csoportos munkahely, ezekhez megfelelő mennyiségü mosdó, fürdő, zuhanyozó és W.C. tervezendő. Gondoskodni kell tanácskozóról, kisérő személyzet szobáról, betegszobáról, orvosi rendelőről, irányitó szobáról és ebédlőteremről is.

Személyszállitásra 1 db felvonót kell beszerelni szabványos kivitelben.

A munkahelyen tartózkodók élelmezésére konyha létesitendő, mely alkalmas konzervekből készült ételek melegitésére, tea, kávé főzésére és sütésre. Az élelemtárolásra is helyet kell fenntartani.

A földalatti tereket a felszintől légmentesen kell elzárni. Hirközlés biztositására rádió adó-vevő berendezés állitandó fel, továbbá telefonközpont állitandó fel a külvilággal való összeköttetésre és a házi beszélgetések lebonyolitására.

Az energiaellátást a városi hálózattól független önálló energiatelepről is biztositani kell.

Tervezési alapadatok 1955-ből

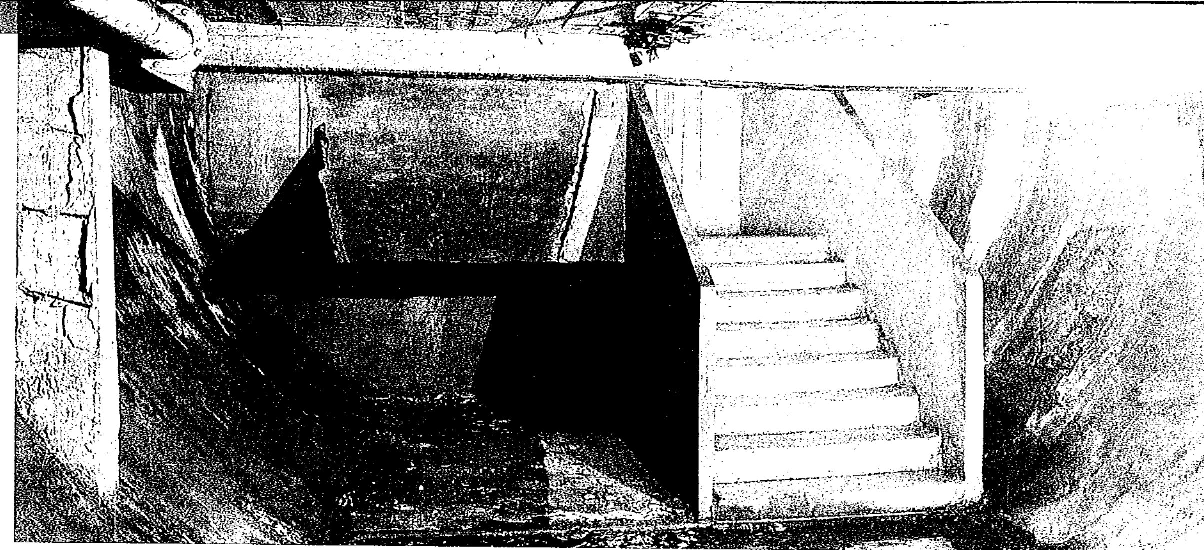


A tartózkodó alsó szintje

AZ ÉPÍTÉSI MUNKÁLATOK SZÜNETELTETÉSE, ÁLLAGMEGÓVÁS

Az UVATERV 1957-ben és 1958 augusztusában az UVATERV a BM LOP megrendelésére a létesítmény vízszigetelését terveztette meg, de ezeket csak jóval később (és akkor is csak részlegesen) építették meg. A szigetelési munkák tervezését az UVATERV V. Iroda Szerkezet tervező II. M-7 osztályáról Surányi György végezte. Az ellenőr Balogh József volt, aki több hasonló magyarországi létesítmény tervezésében is részt vett.

Mint az előző években is 1957-58-ban is csak állagmegóvó munkálatok folytak a létesítményben. Minden évben folyamatosan víztelenítettek, az ácsolatokat vizsgálták, szükség szerinti cserélték azokat.



Az egyik közlekedő az alsó szinten

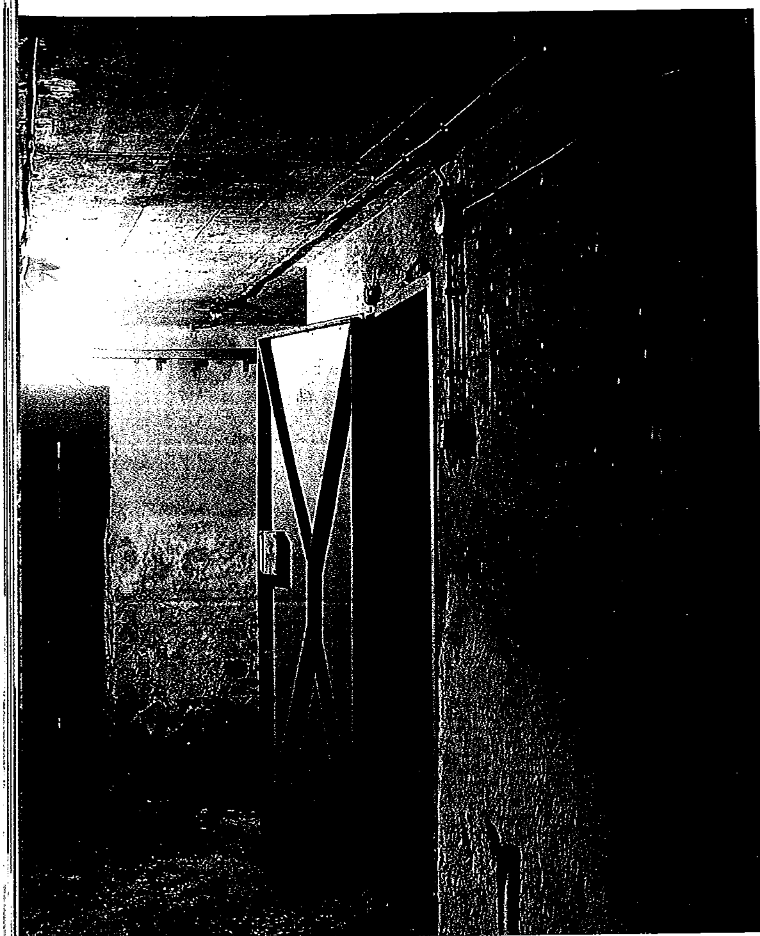
A Szabadság téri vészkijárat a szellőzőben

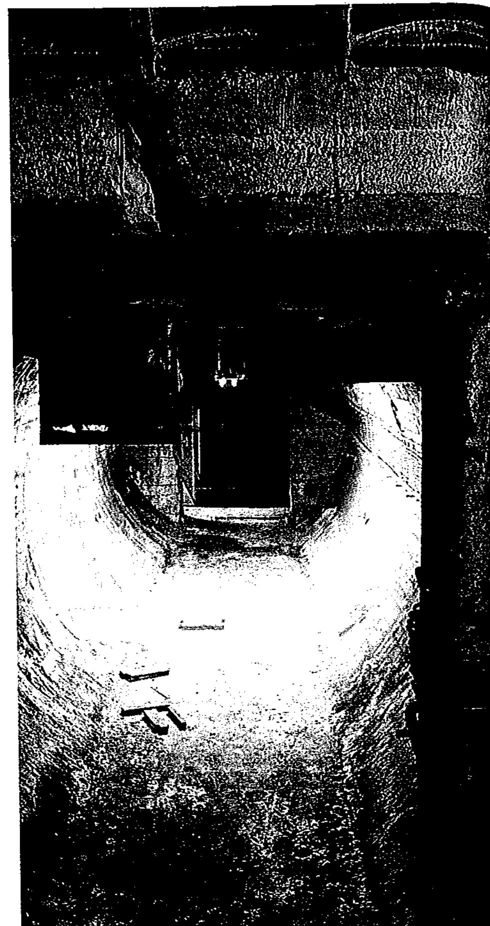


1959. II., III. és IV. negyedévében a BM LOP megbízásából és Fisher Zoltán főhadnagy műszak ellenőr vezetésével a Közlekedési Építő Vállalat (KÉV) végzett szigetelési, trafóház áthelyezési, kisebb alapozási, vakolási, rabitzolási, vasbeton födém építési, zsaluzási, betonozási, vasajtó készítési munkálatokat. Továbbá a tübingek csavarjait cserélték folyamatosan. A költség 41.744,48 (mai áron 4,1 millió Ft); 140.741,56 (mai áron 14 millió Ft) és 1.342.845,32 Ft (mai áron 134 millió Ft) volt.

1959-től 1962-ig minden évben egymással párhuzamosan két szerződést kötött a BM LOT (Légoltalmi Törzsparancsnokság) a létesítmény állagmegóvására és szigetelésére. Minden esetben Fisher Zoltán fhgy. volt a megbízó részéről a műszaki ellenőr, a munkálatokat a KÉV végezte. A tervező Balogh József és Szeredi István volt az UVATERV-től.

Általában 1 villanyszerelő, 1 lakatos, 1 gépkezelő, 3 fő portás, 1 fő raktáros és néha egy műszakis és 1-2 ács dolgozott lent minden munkanap az építési napló szerint. A munkák során


A tartózkodó alsó szintje


Az egyik közlekedőtér

a csurgalékvizeket szivattyúzták, szivattyú készenlétet tartottak fent, akna felvonó üzem és készenlétet tartottak fent, elektromos világítást használtak, magasnyomású kompresszorral dolgoztak, csillevágányt használtak, iszaptakarítást végeztek és azt felszállították a felszínre, majd elszállították. Az aknában a lépcsőt és a felvonót cserélték. Továbbá az elvégzett munka a tübingek csavarjainak cseréje injektálás és szigetelés volt, illetve a repedt tübingek tömítése. Ezeken felül ezekben az években egyes helyeken vaslemez szigetelés és belső monolit vasbeton köpeny zsaluzását is kivitelezték.

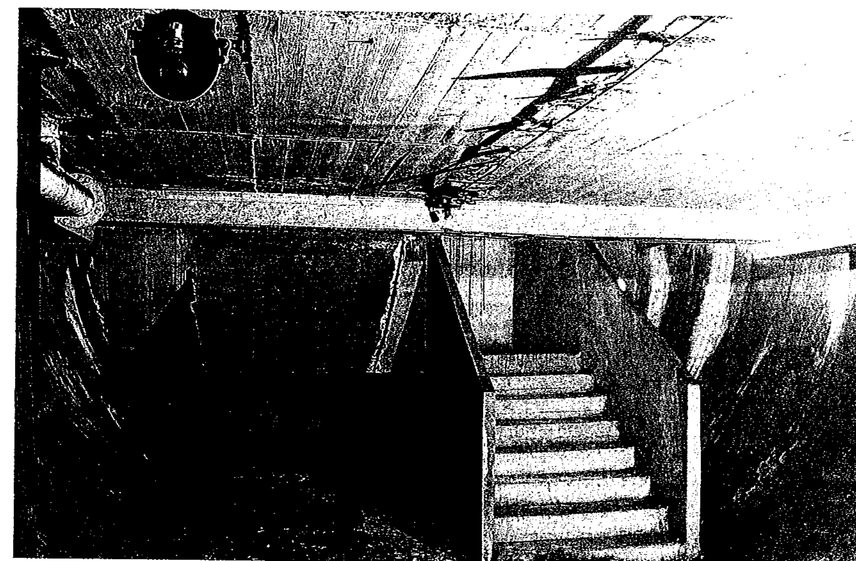
Volt olyan időszak 1961-ben, amikor már a fenti szakmunkás létszámon felül 16-19 segédmunkás is dolgozott a létesítmény építésén, karbantartásán.

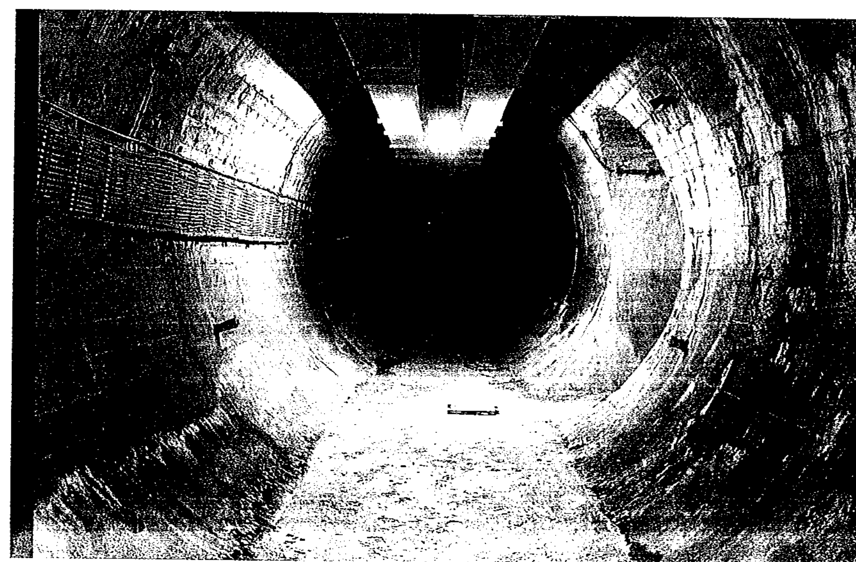
1962-ben íves vasbeton falak épültek 4 réteg fekete szigeteléssel és ebben az évben készült el az összes vasbeton szerkezet belső szigetelése. A tübingek szigetelése nem készült el, pedig már évekkel azelőtt voltak rá tervek és költségvetések.

A vállalási összeg a négy év alatt összesen 4.563.103 Ft volt. (Mai áron számolva körülbelül 456 millió Ft.)

FUNKCIÓVÁLTÁS

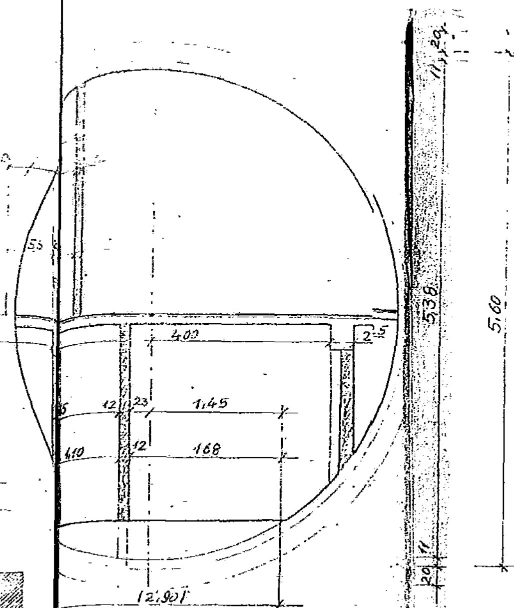
Végül is az objektumot nem az eredeti tervek szerint fejezték be. A '60-as évek közepén a közelben lévő Nehézipari Minisztérium számára alakították ki. A közeli minisztériumból, a felszínen érkező alkalmazottak számára szükséges volt beépíteni egy acéllépcsőt a Szabadság téri aknába („A" akna), mely a mai napig is látható a volt MTV székház mellett délről lévő kör alakú szellőzőben. Az acéllépcső a metró levegőszállítását nem akadályozta. Ekkor osztották az F-4 tartózkodási célú csöveit egy vasbeton födémmel két részre. Így a kétemeletes építmény már sokkal nagyobb hasznos alapterülettel rendelkezett, befogadóképessége megnőtt. Tehát a tervezett irodai-óvóhelyi funkció nem valósult meg, az épülettömbben helyet foglaló épületek pedig a pinceszinten nem lettek az objektum főbejáratához kapcsolva.

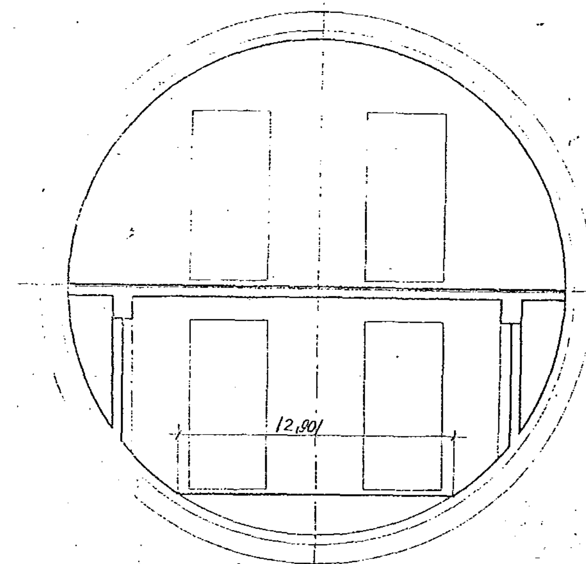

Az egyik közlekedő az alsó szinten

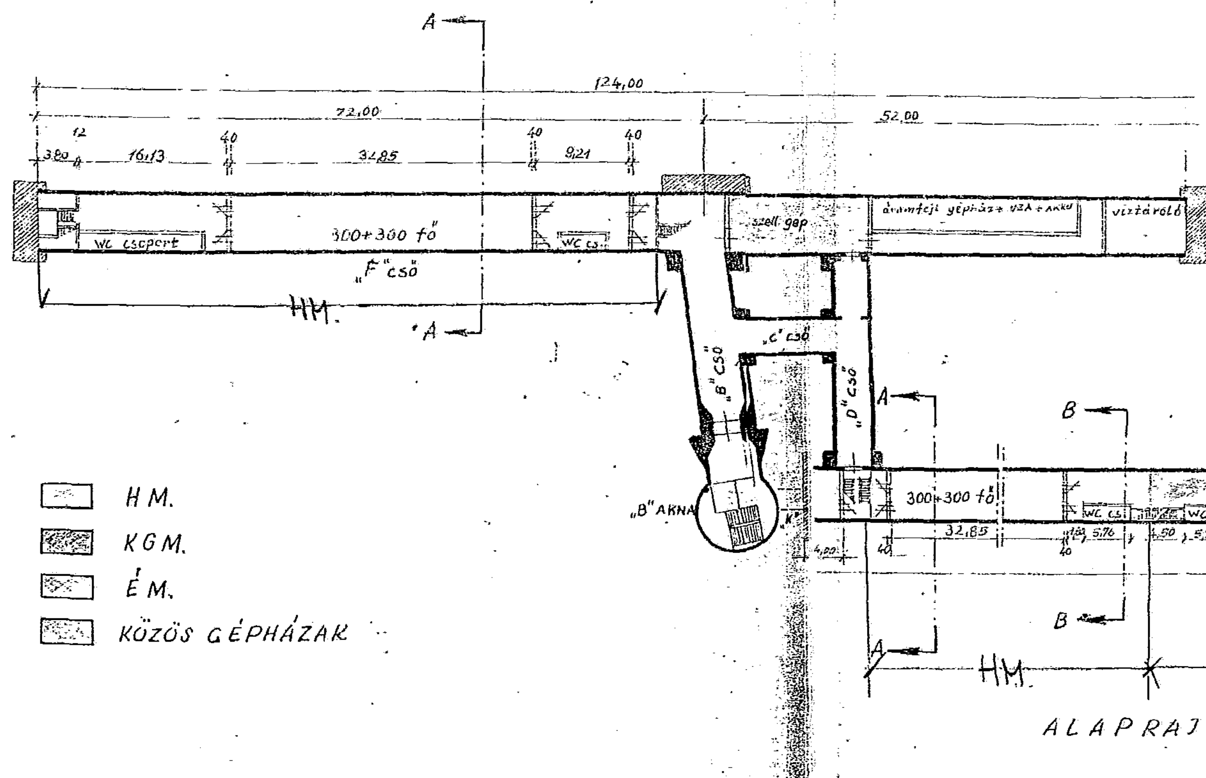

Az egyik („D" cső) összekötő alagút az objektumban

„F -4" LÉTESITMÉNY

fénymásolat készült: 4 pld.ban a 043-138/B sz. rajzró. 4. sz. pld.







Az objektum vázlatos alaprajza az egyes minisztériumoknak biztosított területek feltüntetésével



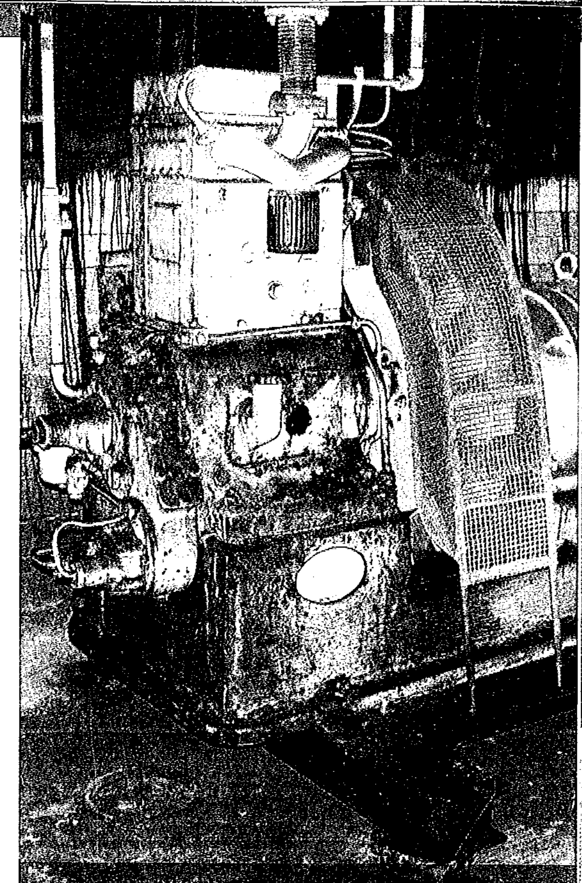
A metró külön ágán, a Deák térről elérhető „hurok" a peronnal, ahonnan a pártvezetők elhagyhatták volna a bunkert.

A BEFEJEZETT OBJEKTUM

Bár a tervezéskor nem volt követelmény és nem is vetődött fel a nagy távolságokra való menekülés biztosítása, arra mégis lehetőség nyílt, hogy a létesítményből a vészkijáraton át menekülve, a metrót felhasználva akár a városból is ki lehetett juttatni a kívánt apparátust. Mivel a 2-es metróban a Deák téri állomástól É-i irányban, a két vonali alagút között elkészült egy kihúzóvágány. (Ez mely a 3-as metró építésekor az ún. hurok – a két vonal közötti vasúti összeköttetés – egyik eleme lett). Ennek felhasználásával lehetségessé vált a városból való gyors távozás, a ma is létező 2. metró és MÁV vágányok közötti összeköttetéssel, a felszínen, a Pillangó utcai megállónál.

Az Országházhoz nem csatlakozó alagút óvóhelyet teljes mértékben 1965-66-ban fejezték be, állami beruházásban. A kb. 16 emelet (45 méter) mélységben, 6 m átmérőjű öntöttvasból készült, objektum alsó szintjének padlóvonala a metró vonali alagút szintje alatt van két emelettel. A „B" akna legalsó pontja 55 méterrel van a térszín alatt.

Teljes területe 3500 m², befogadóképessége több mint 2200 fő, de csak rövid idejű benntartózkodásra lett volna alkalmas a létesítmény. Olyan típusú elzáró kapukat alkalmaztak, mely – mint az egész metrónál is – a létesítmény elöntés elleni védelmét is szolgálták volna. Ez magában foglalja pl. a Duna igen magas vízállásakor fellépő ár elleni védelmet is. A Szabadság téri („A") szellőzőakna pereme is e célból épült és az akna felső szektorában lévő igen komoly elzáró kaput is méretezték ilyen teherre.



Dízel aggregát a gépházban



A Deák téri metróállomás mögötti [illegible]



A tartózkodó („A" cső) felső szintje

Az elkészült objektum bejáratánál lévő összesen 4 db, 50-es években gyártott légóajtó igen érdekes szerkezet. Léglökés esetén az íves lemezek húzását acélrudak veszik fel, mely így igen gazdaságos és egyszerű szerkezetet ad. Ma már ritkán látható ilyen rendszer.

A „B" akna (Steindl utca 12.) felső részén lévő – ma már elbontott – légóajtajai gáz- és léglökés-védelmet biztosítottak volna az aknában tartózkodóknak.

Kiépített levegőbeszívás csak a Steindl utcai épület udvaráról volt, ún. KOP szelepes megoldással, mely az objektumból csak kifele engedi a levegőt, befele a támadófegyver által keltett léglökés hatására zár. Továbbá orosz gyártmányú durva és finom porszűrők vannak felszerelve és ún. univerzális elnyelő szűrők, amelyek az esetleges mérges gázokat aktív szén segítségével kötik le. Az objektumban összesen 4000 m^3/óra teljesítményű légszállítás biztosított.

A teljes elzárkózási idő – regenerálás nélkül – kb. 4 óra. Tervben volt a kilencvenes években az elnyelő szűrők regeneráló rendszerre történő cserélése, mely az emberek által termelt széndioxidot lekötötte, és a felhasznált oxigént palackokból pótolta volna, de ez nem valósult meg.

Az energia ellátás a városi (METRÓ) hálózatról maximum 50 kW/h. Elzárkózás és hálózati kimaradás esetén a telepített 2 db Ganz-Jendrassik (1962), kéthengeres, dízel aggregát egyenként 15 kW-os teljesítménnyel tudja ellátni az objektumot. Érdekes megoldás, hogy az aggregát az emberek által elhasznált levegőt használja fel. Ennek ventillációs teljesítménye 1800 m^3/h. A dízelek égéstermék vezetékei is a Steindl utcai épülethez vezetnek fel. Szükségvilágítás céljára lúgos akkumulátortelep volt elhelyezve, mely 2 órás üzemet tudott biztosítani.

A vízellátás a városi közműhálózatról biztosított. Az egyik alagút végében vasbetonból kialakított tárolóban 150 m^3 víz tárolható. Így egy fő részére 60 liter víz jutott volna. A 16 db falikútba hidroforok juttatják el a vizet.





Az „A" akna (vészkijárat, metró vonali főszellőző akna) acéllépcsője

A Steindl utcai épületben kibontott rejtett vasbeton szellőző, vagy kémény

A létesítményben több mint 50 db WC van, a belső szennyvízhálózat gravitációsan vezeti el a vizet az akna alján kialakított 2 m mély zsompba, ahonnan szivattyúk és kompresszorok nyomják fel a felszíni csatornahálózatba, de napjainkban már nem üzemképesek ezek a berendezések. A tübingek vízcsurgásait összegyűjtötték és ugyanígy „kidobták" a felszíni csatornahálózatba, de mára már ez sem működőképes.

A lift hat személyes, 450 kg teherbírású, 1,6 m/s sebességű, mely akkoriban az ország egyik leggyorsabb felvonója volt. Az objektum teljes építési költsége a mai árakon számolva hozzávetőlegesen 6-8 milliárd Ft lehetett. Mai védelmi besorolása: III. osztályú óvóhely (5 kg/ cm^2 terhelhetőség).

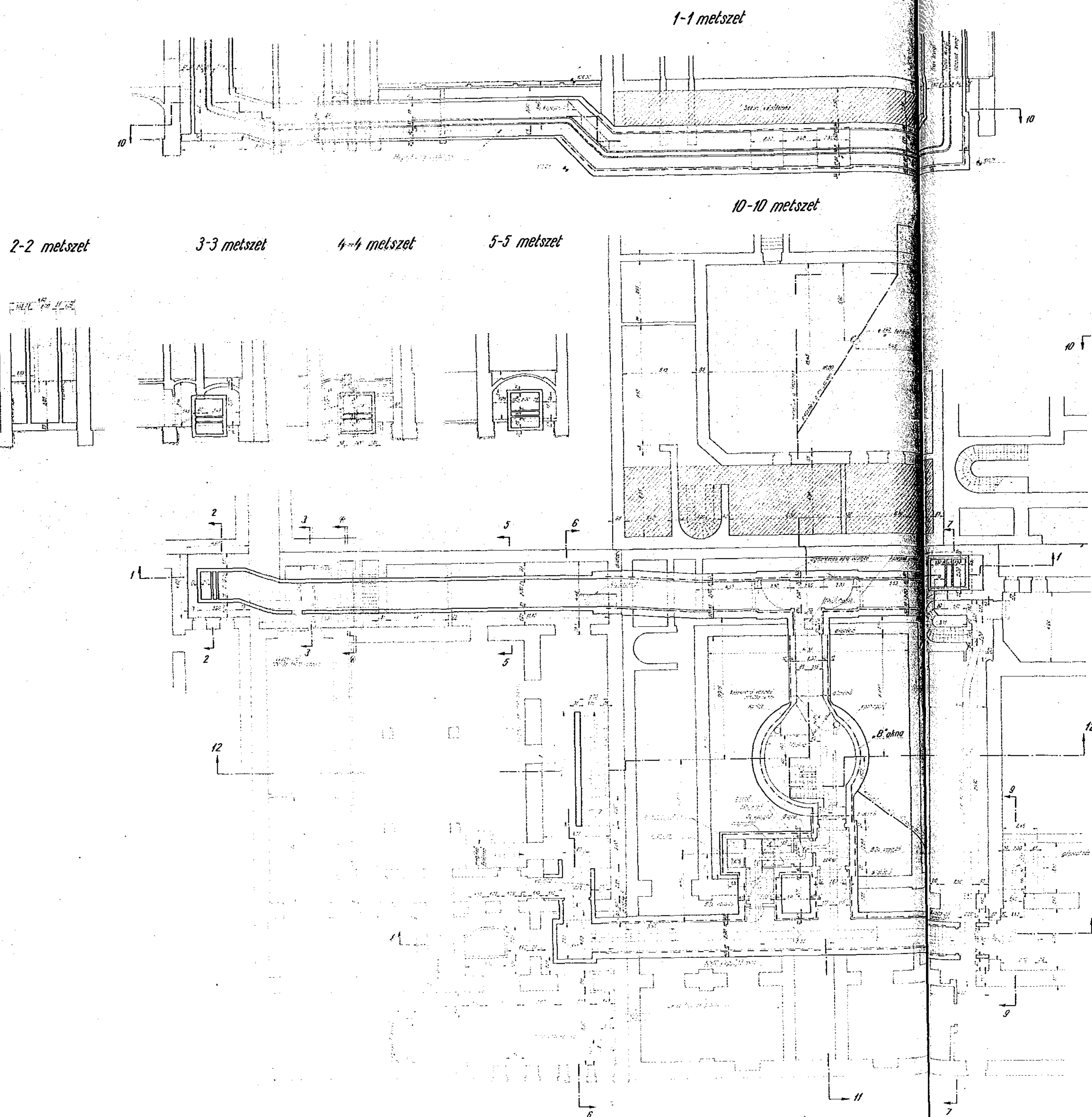
TITKOS? VAGY MÉGSEM TITKOS?

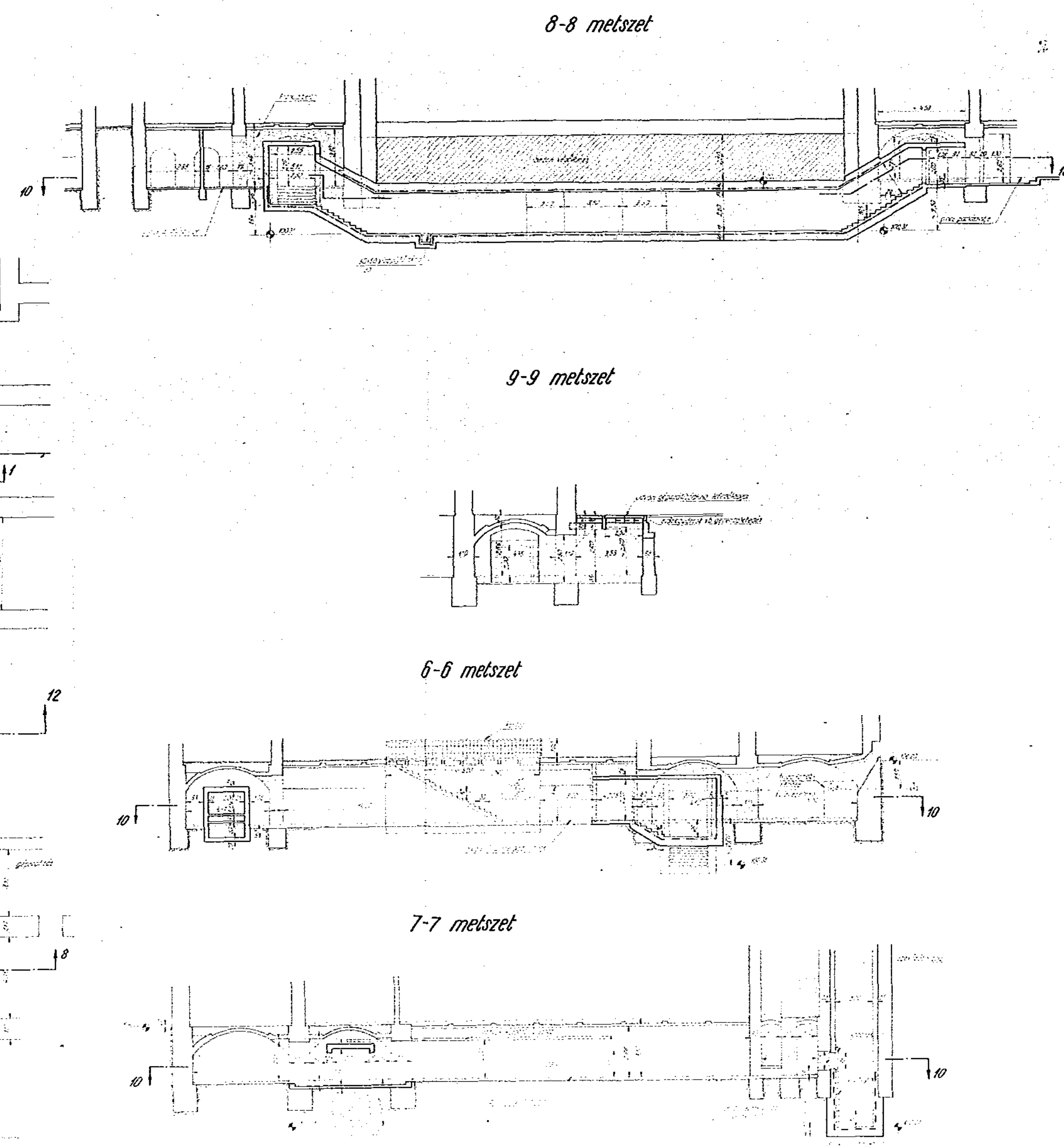
Bár a létesítményt eredeti céljára soha sem használták, a hetvenes évek közepéig készenlétben tartották. 1980-ig a PVOP (Polgári Védelem Országos Parancsnoksága) intézkedése alapján a Budapest Főváros Polgári Védelmi Parancsnokság (BFPVP) üzemeltette. A költségekhez egynegyed-egynegyed arányban hozzájárult hozzá az akkori Építési Minisztérium (ÉM) és a Kohó és Gépipari Minisztérium (KGM).

Majd 1981-ben átvette a BKV. Saját céljaikra a BKV METRÓ, PV METRÓ Szakszolgálati Vezetési Pontot akartak benne kialakítani, de ez nem valósult meg.

A hatvanas-hetvenes években csak legendák voltak hallhatók róla, 1981 után viszont már köztudottá vált, hogy Budapest szívében,

SZTE Klebelsberg Könyvtár SZEGED 2





„B akna" felszíni kapcsolatának terve és pinceszintek terve 1955-ből



A bejárati vasbeton műtárgy (csarnok) bontása

a Szabadság tér alatt csaknem 50 méter mélyen atombunkert építettek az ötvenes években. Ennek ellenére kevesen tudtak tényleges létezéséről és a kilencvenes évek elejéig nem szerepelt a híradásokban. Az F-4 objektum néhány évvel ezelőttig ugyanabban a formájában létezett, mint amikor megépítették. Addig berendezéseinek nagy része 50-60 éves volt.

Jelenleg is állami tulajdonban van. Még néhány évvel ezelőtt is a BKV ellenőrzése alatt állt. A BKV karbantartói minden héten lementek és ellenőrizték az objektumot és annak műszaki berendezéseit. Többször rendeztek TV csatornák és egyéb szervezetek látogatásokat és programokat a létesítménybe. Például a Széchenyi István Gimnázium 17-18 éves tanulóit vitték le, hogy „érezzék a történelmet". Szerveztek már benne exkluzív borkóstolót is.

Pár évvel ezelőttig a létesítmény igen rossz állapotban volt. A világítás hiányos volt, a dízel aggregátok évtizedek óta üzemképtelenek voltak, a szűrők szavatossági idejük sokszorosán voltak túl.



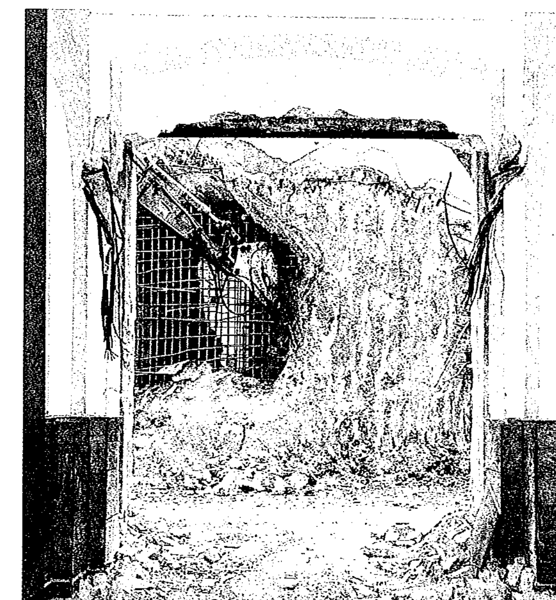
A tartózkodó alsó szintje

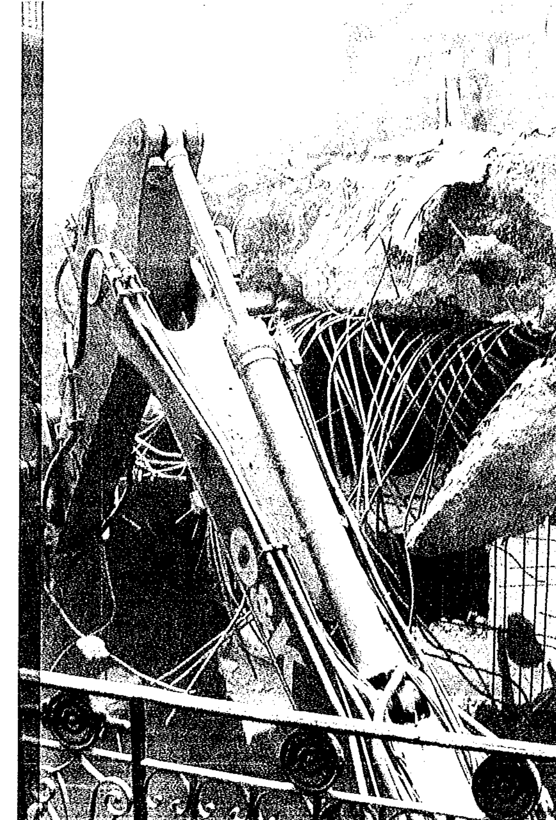
A gépészet rozsdásodott, az akkumulátorok teljesen tönkrementek, sok helyen pallókon és téglákon egyensúlyozva lehetett csak közlekedni a csurgalékvizek miatt. Fenntartásáról hiányosan gondoskodtak, egy tanulmány szerint gépészeti felújítása már 1992-ben kb. 500 millió forintot emésztett volna fel.

A FŐBEJÁRATI ÉPÜLET ÁTÉPÍTÉSE, AZ OBJEKTUM FŐBEJÁRATÁNAK ELBONTÁSA

Mára a Steindl utca 12. szám alatti épületet régi tulajdonosa, az V. kerületi önkormányzat eladta: átépítik, modern irodaházzá vagy társasházzá alakítják át. Többszöri tulajdonosváltás után 2009. év elején megkezdődtek a kivitelezési munkák. Ennek során az objektum Steindl utca 12. udvarán lévő főbejárati vasbeton henger műtárgyat elbontották. Ez a munka több mint egy hónapot vett igénybe. A csarnok vasbeton falában 32 mm (!) átmérőjű vasak voltak. (Általános esetben lakóépületekben 12-16 mm átmérőjű betonacélok vannak.) A tervek szerint új bejárat építésére kerül sor 5 méterrel az udvar szintje alatt. Az udvart 5 méteres mélységig kiemelik, új vasbeton alaplemez készül, majd ez alatt a Swietelsky kivitelező cég mélyépítési munkával az épület hátsó részében alakít ki egy lejáratot az F-4-be, melybe a Zoltán utca 13. épületen keresztül lehet majd lejutni. A bebetonozott pincéket nem tárják fel, mivel azok teljesen be lettek öntve betonnal. Az építkezés a gazdasági válság miatt jelenleg áll.

Az építkezéssel egy időben reménykedhetünk abban, hogy nem csak a főbejárati épület újul meg, hanem maga a mélybeli létesítmény is új funkciót kaphat…





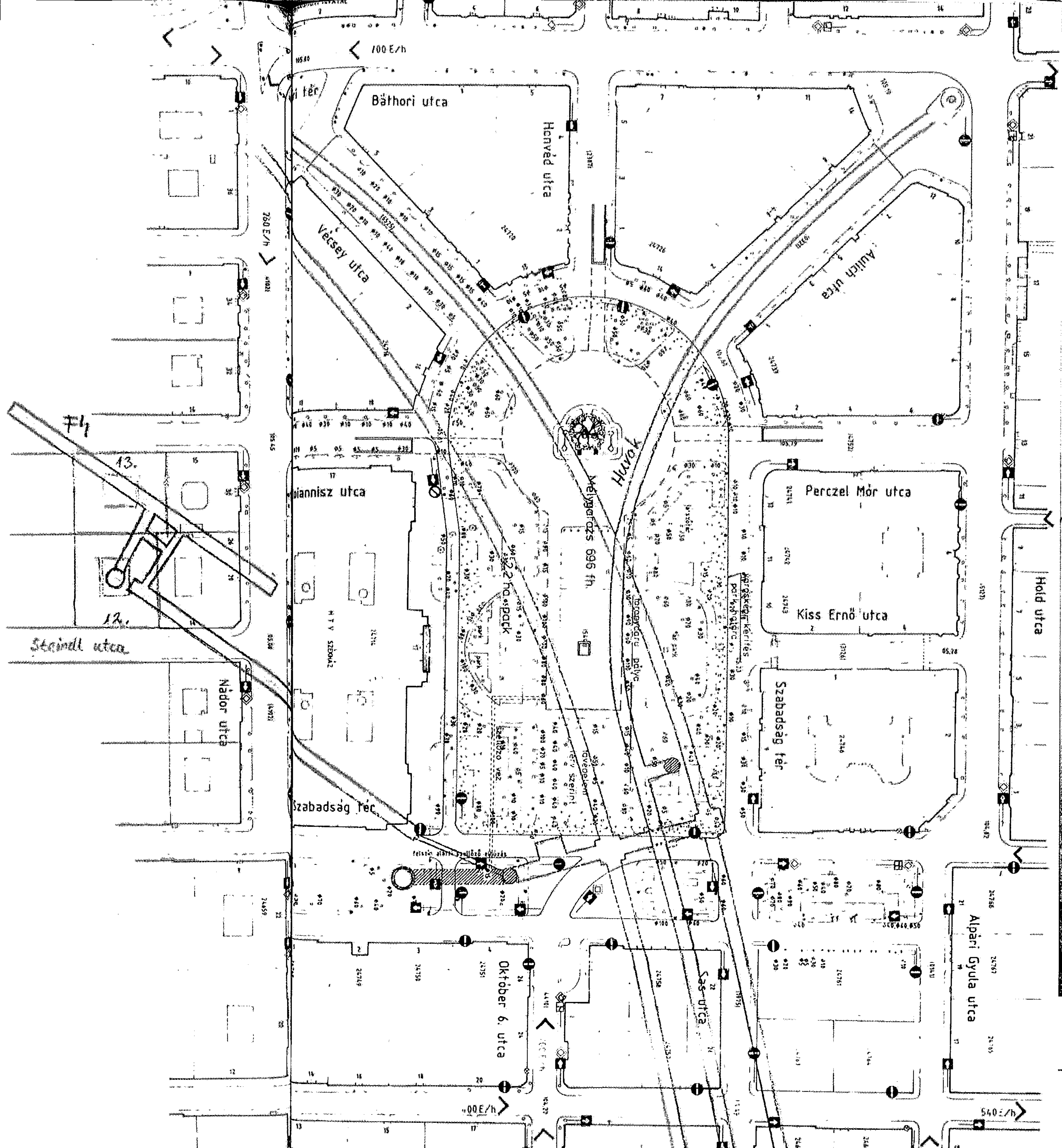
A Steindl utca 12. kapubejárójából látható vasbeton lejárati csarnok bontása

A bejárati vasbeton műtárgy (csarnok) bontása

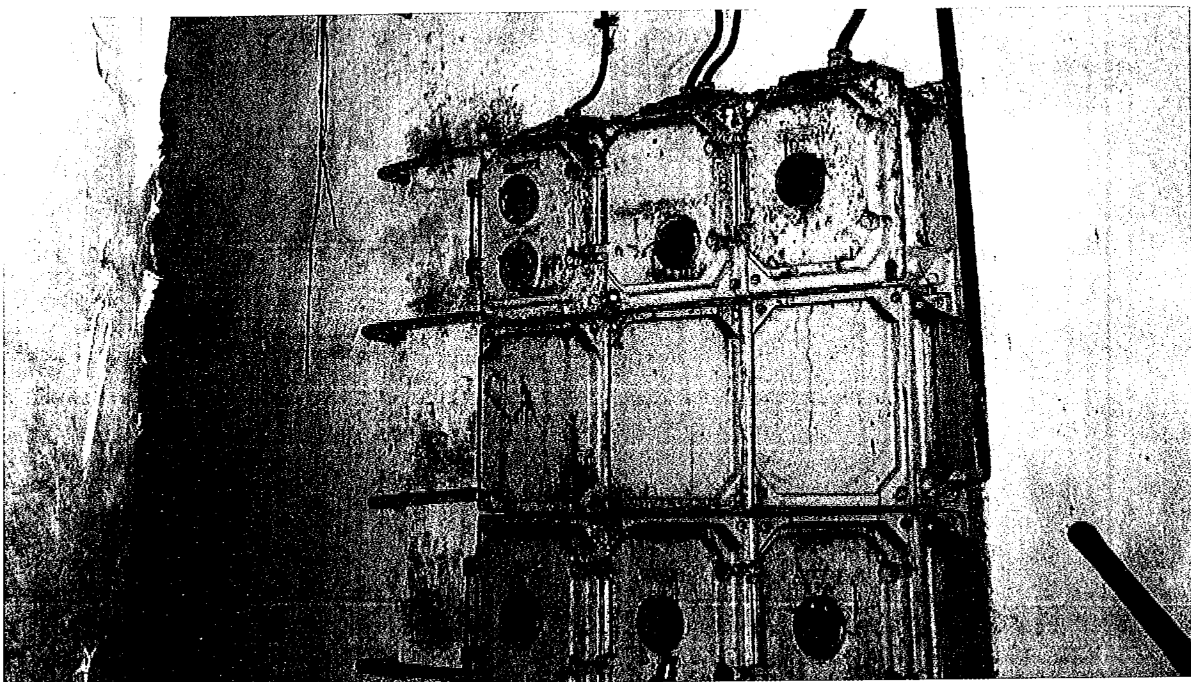
BÉRBEADÁSA

A BKV már többször szeretett volna megszabadulni a felesleges ingatlantól. Az elképzelések között szerepelt diszkó kialakítása is. Leleményes vállalkozók már kezdeményezték, hogy nyíljon meg itt a világ egyetlen atombunker-romkocsmája, egy egészen biztonságos helyen. Csakhogy a tűzoltóság szerint sehogysem oldható meg, hogy a több száz szórakozó ember szükség esetén gyorsan ki tudjon menekülni. Egy másik társaság gombát termelt volna itt, ám ez a terv is meghiúsult. Többen azt javasolták, alakítsák borospincévé az egész labirintust. Végül körülbelül másfél éve találtak rá bérlőt. Azóta a Nokia Siemens Networks TraffiCOM Kft. nevű cég – amelyben a BKV egyszázalékos tulajdoni résszel rendelkezik – kibérelte a létesítményt. (A társaság 99 százalékos tulajdonrésze a Nokia Siemens Networks Kft.-é.) A társaság állítása szerint telekommunikációs-távközlési célokra kívánja hasznosítani az alagútrendszert. A cég havi mintegy kilencvenezer forintért bérli az objektumot. Sőt a társaság a bunkerből származó nyereségének húsz százalékát is átadná a BKV-nak. Csakhogy ez mind terv maradt, azóta sem kezdtek vele semmit, így a remélt haszon is elmaradt.

A létesítmény – fennállása óta most először – méltó, fontos és hasznos funkciót kaphatott volna, mivel a pletykák szerint kommunikációs, illetve szerverközpontot akartak benne létrehozni, mert jól klimatizálható és mágnesesen árnyékolt lehetne, de ez sem valósult meg.



Az objektum elhelyezkedése a felszínhez viszonyítva (rajzolta: Szabó Balázs)



A víztartály külső fala

MEGRENDELŐ:

1951. december 28-tól - 1952. május 31-ig: MDP KV
1952. június 1-től - 1956. december 31-ig: KPM
1957. január 1-től: BM LOP, majd BM LOT
Beruházó műszaki ellenőre: Fisher Zoltán fhgy.

TERVEZŐK:

Tartószerkezet:

Fővárosi Vasúttervező Vállalat (FÖVATERV): Kovács Gábor osztályvezető-helyettes

Tervezők: Balogh József, Posgay György, Székely Hugó

Belső szerkezet tervezője: Borbély Gábor

Rajzolók: Tóth Irén, Horváth László, Gitczi Irén

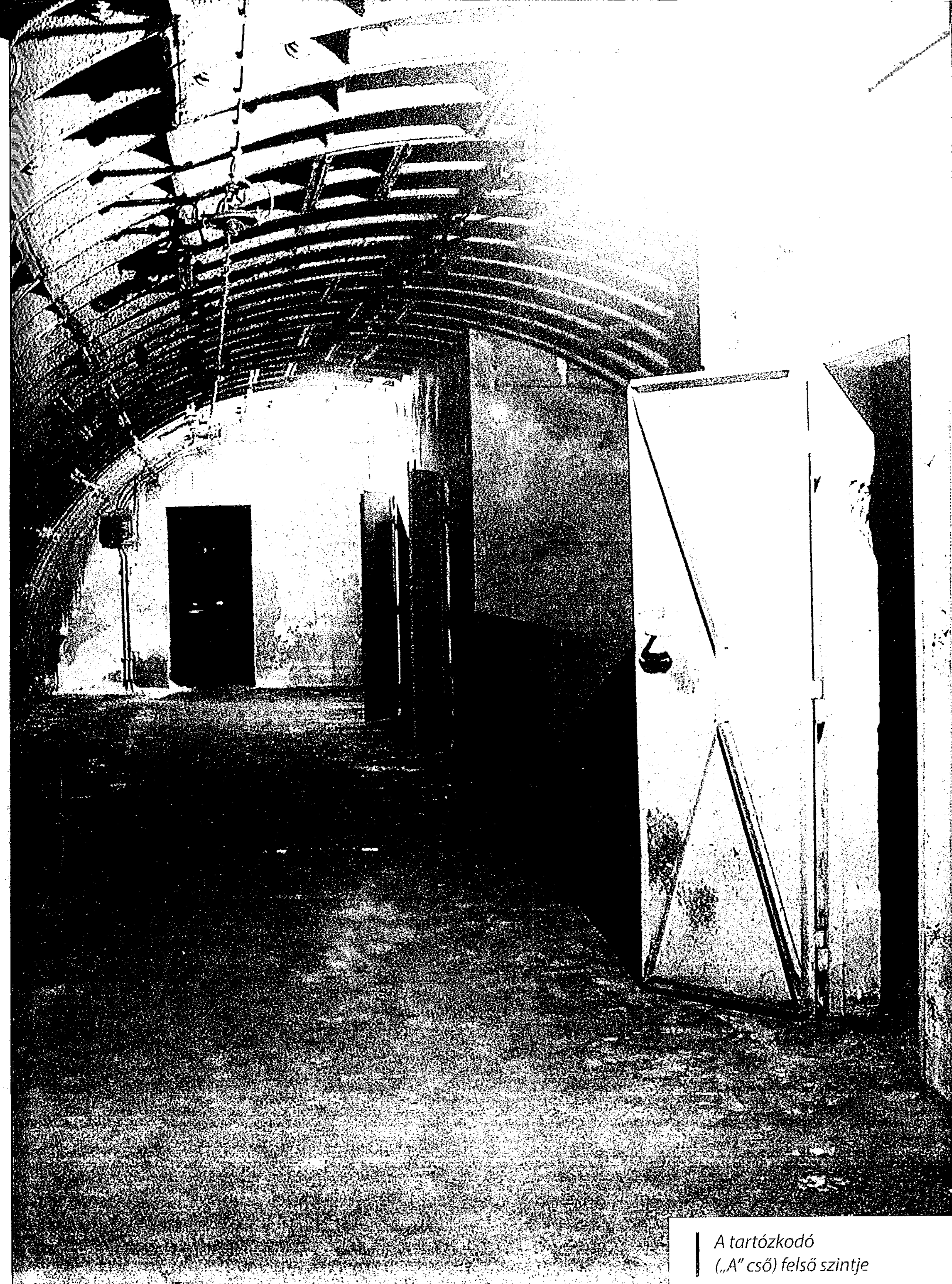
UVATERV: Balogh József, Surányi György, Szeredi István, György I., Kovács G.

GÉPÉSZET:

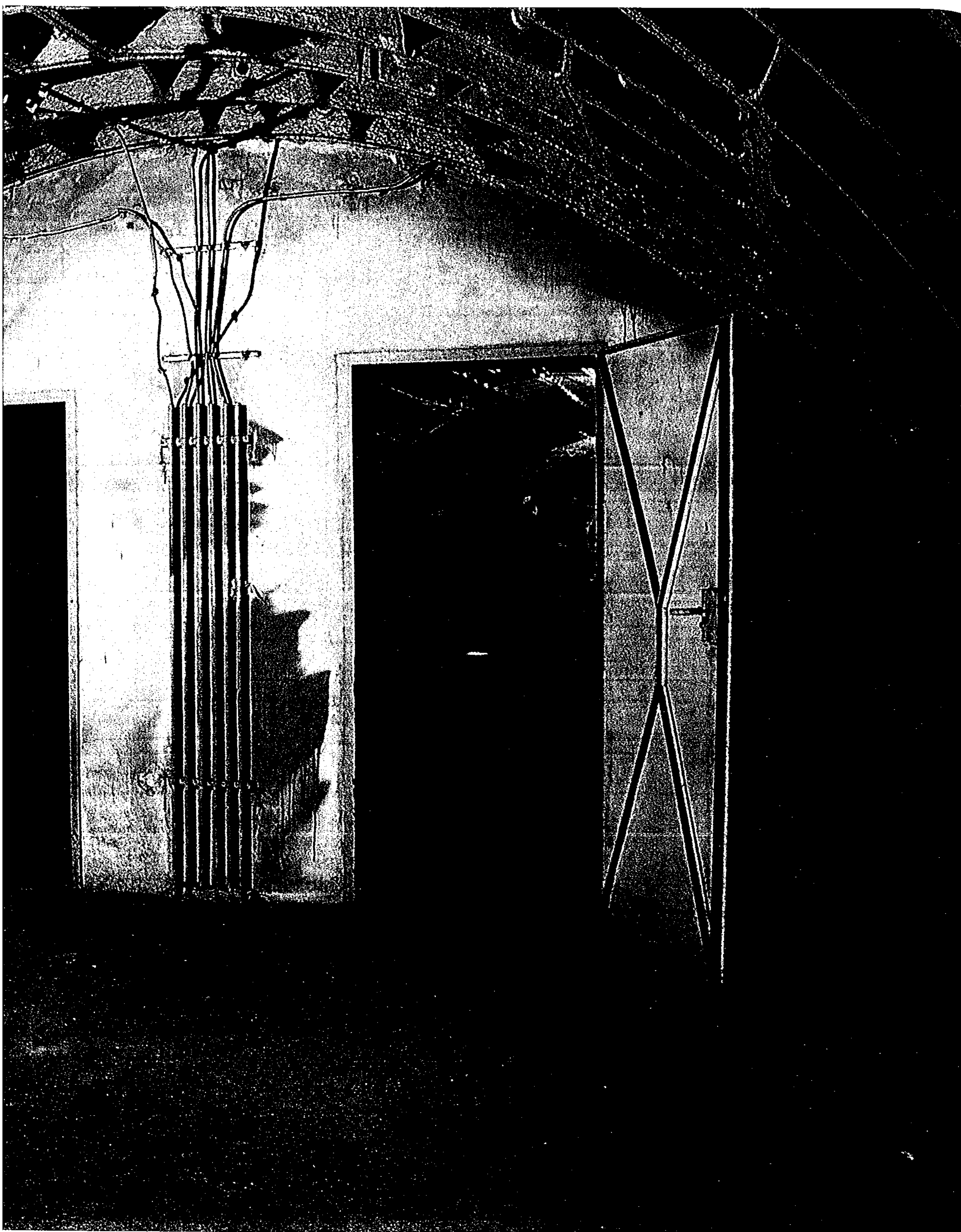
Fővárosi Vasúttervező Vállalat (FÖVATERV): először Orosz István, majd Vadnai Dezső,
Épületgépész: Veres Károly

KIVITELEZŐ:

Földalatti Vasútépítő Vállalat: Kéri Kornél és Gossler Gyula
Közlekedési Építő Vállalat (KÉV)



A tartózkodó („A" cső) felső szintje



FORRÁSJEGYZÉK:

Ullrich Rudolf: F-4 PV ismertető leírása, kézirat.

BKV adatszolgáltatás bejárás alkalmával.

BM Irattár, ÁVH anyag.

Hadtörténelmi Levéltár MN. 1959. „T" iratanyag.

Az objektum egyik tervezőjével készített interjú (név és elérhetőség a szerzőnél).

www.bunkermuzeum.hu internetes portál kutatásai.

Müller Miklós egyetemi docens (BME)

Magyar Országos Levéltár

Balogh József – Hajnal István: Szekrénysüllyesztések Tixotropos Módszerrel?
In: Mélyépítéstudományi szemle. 1970 (különszám).

György Zsombor: Atommetró.

Nokia-dobozok nyomában Rákosi szupertitkos bunkerében
(Magyar Nemzet Online 2010. április 6.)

Bajkai Tibor: A Rákosi-bunker: „F4"-es objektum (tanulmány, kézirat, BME).

Altorjai Elemér beszámolója.

KÉPEK FORRÁSAI:

Szabó Balázs

Török János

A szerző köszönettel fogad az olvasóktól minden esetleges további információt a létesítménnyel kapcsolatban - mivel ezek mindmáig korlátozottan és hiányosan állnak csak rendelkezésre. A jelentkezést a **szabobalazs1980@gmail.com** e-mail címen, vagy a kiadó más elérhetőségein várjuk.

A tartózkodó („A" cső) felső szintje

943.9-19 SZ12 OT/...

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

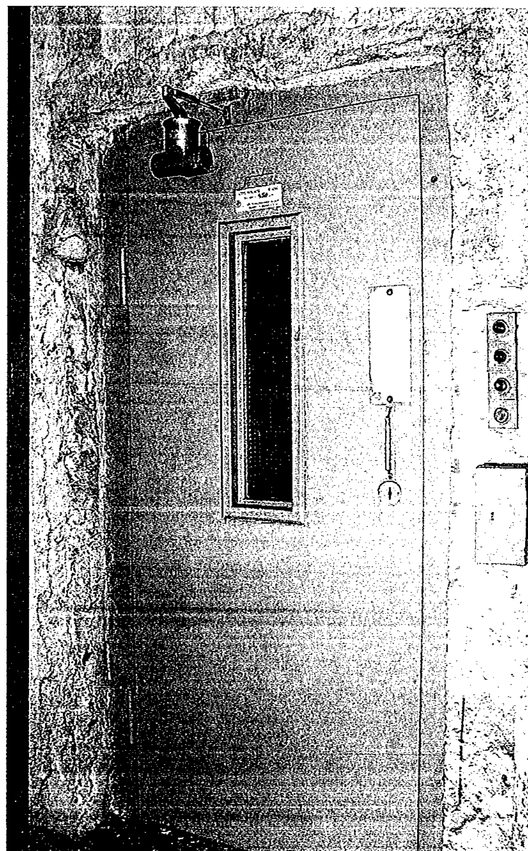
Köszönet illeti azokat, akik nélkülözhetetlen információkkal segítették munkámat:
Ullrich Rudolf
Posgay György
Müller Miklós
Gudor István (BKV)
Berta György (BKV)
Borbély Gábor
Altorjai Elemér

Köszönetemet fejezem ki **dr. Hajnal Géza** a budai Várhegy hidrogeológiai kutatója, illetve **Steyer Ferenc** és **Erdős Kristóf** lektoroknak.

Jelen kiadvány nem jöhetett volna létre a Sziklakórház Atombunker Múzeum és annak igazgatója, **Tatai Gábor** nélkül, akinek ezúton is köszönöm a felkérést és a kiadás megszervezését.

Külön köszönet feleségemnek **Gölöncsér Zsuzsannának,** türelméért és segítségéért.

A fényképek 2006 és 2009 között készültek.



Lift



X236273





UVATERV Zrt.
1117 Budapest, Dombóvári út 17-19
1537 Budapest 114, Pf. 453/421
Telefon: +(36-1)-371-4000
E-Mail: uvaterv1@mail.datanet.hu
www.uvaterv.hu

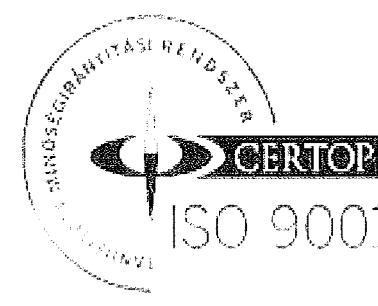
Több mint fél évszázados szakmai tapasztalattal állunk megrendelőink rendelkezésére a közlekedési infrastruktúra tervezésének alábbi területein:

- **Utak és autópályák tervezése**
- **Közlekedési hálózattervezés**
- **Forgalomtechnikai tervezés**
- **Vasúttervezés**
- **Repülőtér tervezés**
- **Környezetvédelmi tervezés**
- **Híd- és szerkezettervezés**
- **Metró- és alagúttervezés**
- **Épülettervezés**
- **Geodézia és ingatlanrendezés**
- **Telepszerű létesítmények tervezése**
- **Közművek tervezése**
- **Épületgépészeti és villamos tervezés**
- **Közlekedésüzemi technológiai tervezés**



Cégünk magasan képzett munkatársakkal vállalja a teljes tervezési profil (tanulmánytervek, vázlattervek, engedélyezési, kiviteli, és megvalósítási tervek) kiváló minőségű készítését, melynek biztosítékai az alábbi, megbízhatóan működő minőségbiztosítási rendszereink:







BUDAPEST EGYIK LEGFÉLTETTEBB TITKA: AZ F-4 ATOMBUNKER

Budapest nagyszámú földalatti, titkos létesítménye közül az egyik legkomolyabb az F-4 atombunker. Különlegessége a központi fekvés - a Szabadság térhez közel, a TV volt székházától, az amerikai nagykövetségtől és a Parlamenttől is mindössze pár percre található. Kémfilmek kedvelőinek igazi csemege: titkos vágány ágazik el ide a metróból.

Megépítésére Rákosi Mátyás személyes utasítására került sor és illeszkedett a diktatúra hidegháborús paranoiájának logikájába. A 16 emelet mélyen, 3500 m^2 alapterülettel, mérnöki bravúrral megépített objektum legfontosabb üzenete: „ezek" tényleg komolyan gondolták, hogy lehet atomháború. Ha más nem, ez a létesítmény ékes példája annak, hogy mennyire borotvaélen táncolt akkoriban az emberiség és a nagyhatalmak hidegháborús küzdelme nem csak „kakaskodás" volt, hanem valóban magában hordozta a harmadik világháború kitörésének esélyét.

Az atombunker kiépítése 15 évig tartott. A Magyar Dolgozók Pártja, később a Magyar Szocialista Munkáspárt vezetősége számára lett kialakítva, Budapesten maradó állományuk részére. Biztonságos óvóhelyi és egyben irodai elhelyezést akartak kialakítani, mélyen a föld alatt, ahonnan az ország és a párt irányítása mindenkor – akár atomtámadás alatt is – lehetséges lett volna. A hatvanas-hetvenes években csak legendák szóltak a létezéséről, míg a nyolcvanas években egy szűk kör már megismerhette.

A létesítmény és története a mai napig csekély publicitást kapott. Ez az első könyv, mely pontos adatokkal alátámasztott, fényképekkel és történeti dokumentumokkal illusztrált leírása a dolgozók pénzén - milliárdokból - épített, de szerencsére sosem használt földalatti objektumnak.

Szabó Balázs munkája végigköveti a létesítmény történetét a tervezéstől egészen napjainkig. A rendelkezésre álló korlátozott mennyiségű adat és tervdokumentáció, valamint a kevés, még élő szemtanú ellenére a munka átfogóan és érthetően dokumentálja az F-4 bunker történetét. Köszönhető ez a szerző közel 10 éves kutatómunkájának, melynek során megszámlálhatatlan órát töltött levéltárakban azoknak a dokumentumoknak a felkutatásával, amelyeket e könyvben bemutat.

A kiadvány a Sziklakórház Atombunker Múzeum „Hiteles történelem" sorozata köteteként jelenik meg és mindenki számára ajánlható, akit a hidegháború, Budapest, vagy a titkos létesítmények szakszerű története érdekel.

TATAI GÁBOR
IGAZGATÓ
SZIKLAKÓRHÁZ ATOMBUNKER MÚZEUM

ISBN 978-963087394-9



2000 Ft

Sziklakórház Atombunker Múzeum Hiteles történelem sorozat 2.

SZABÓ BALÁZS: RÁKOSI TITKOS BUNKERE 1951-2011

ABÓ
LÁZS

RÁKOSI TITKOS BUNKERE

1951-2011

AZ F-4 LÉTESÍTMÉNY, AZ MDP TITKOS BUNKERÉNEK TÖRTÉNETE